

A PROVA DE FOGO DO KWID

O Renault, sensação do momento, provoca as feras do andar de cima



CAR AND DRIVER

EDIÇÃO 117 - WWW.CARANDDRIVER.COM.BR

INTELIGÊNCIA, INDEPENDÊNCIA, IRREVERÊNCIA

Jetta, Polo, Virtus

EXCLUSIVO REVELAMOS O TRIO DE ATAQUE QUE PROMETE VIRAR O JOGO PARA A VW



NOVO JETTA

Maior e mais equipado para tirar a liderança do Corolla



NOVO POLO

Um mini Golf para jogar em todas as posições



NOVO VIRTUS

Um sedã com espaço de médio e preço de compacto

E MAIS:

RANGE ROVER VELAR// VOLVO XC60//
BMW X5 M// LAMBO HURACÁN PERFORMANTE//
HONDA CIVIC TYPE R x SUBARU WRX STI x NISSAN 370Z



**NOSSOS CARROS E NOSSOS SERVIÇOS
CONQUISTARAM O BRASIL.**

**HYUNDAI CAO A, A 1ª COLOCADA
NA PESQUISA DE SATISFAÇÃO
J.D. POWER, DESBANCANDO
A TOYOTA, QUE CAIU PARA O 2º LUGAR.**

Fonte: Jornal do Carro / OESP, 2/8/2017.



HYUNDAI CAO A. A MONTADORA



www.hyundai-motor.com.br



A Hyundai CAO A lidera pesquisa
de satisfação da J.D. Power.
Toyota fica em 2º lugar e Jeep
cai da 3ª para a 10ª posição.

Fonte: Quatro Rodas.

CAR DRIVER

No comparativo da revista
Car and Driver, o Hyundai New Tucson
atropelou o Audi Q3 e todos os
concorrentes da categoria.

Fonte: Revista Car and Driver, edição 114.

DOS CLIENTES MAIS SATISFEITOS DO BRASIL.

Nosso cardápio

12

Em foco

REI DA ELEGÂNCIA

O Vencedor de Pebble Beach!

16

Abre o a 100

MERCEDES-BENZ CLASSE X

Sim, a Mercedes fez uma picape...

22

Tendência

A CORRIDA ELÉTRICA

Por que as grandes marcas estão aderindo à Fórmula E?

24

VIP

DNA DOMINANTE

Futura geração do BMW Z4 mostra que manteve a genética da beleza

26

Tecnologia

HURACÁN E SEUS SEGREDOS

Os truques do Lambo para voar colado no chão de Nürburgring

28

Pré-estreia

BMW M5

O supersedã volta com trações nas quatro e traseira juntas!

36

Apresentação

NOVO VW POLO

Andamos no modelo que será vendido no Brasil. E, agora sim, tiramos a camuflagem!

48

Comparativo

KWID NO ANDAR DE CIMA

Renault encara os hatchs de entrada mais caros. Veja como ele se saiu contra HB20, Ka e Onix

SUMÁRIO

EDIÇÃO 117



30

Segredo

VIRTUS E JETTA

A próxima investida da VW será no segmento dos sedãs. Conheça!

A conta gotas

Há três meses, a Volkswagen vem conseguindo espaço nos principais meios de comunicação com um único carro que, a propósito, só chegará às ruas no começo de novembro: o novo Polo. É a mesma estratégia adotada pelos alemães para o lançamento do modelo similar na Europa – a apresentação em conta-gotas. Como você já percebeu pela capa desta edição, voltamos a falar sobre o Polo. Mas fomos além: revelamos o desenho da versão nacional, contamos bastidores do

lançamento, dirigimos o carro (em uma pista fechada). E mostramos que o lançamento marcará nova fase da VW no Brasil, a de "uma empresa mais transparente e focada no consumidor", de acordo com as palavras do presidente da empresa, David Powels, em entrevista exclusiva para a C/D. Por fim, mostramos que a pretendida retomada da VW não dependerá apenas do Polo, mas de uma linha de novos carros.

**Até a próxima,
Luiz Guerrero**

— DIRETOR DE REDAÇÃO




HondaJet



Agora **CERTIFICADO** no Brasil

HondaJet A VANGUARDA NA AVIAÇÃO

Como o design inovador do HondaJet o transformou no jato leve mais avançado do mundo.

HONDA


LIDER

hondajet.com

88

Primeira Vez

KIA STINGER

Os coreanos meteram a mão na cumbuca dos esportivos premium

90

MERCEDES-BENZ GLA 200

Poucos retoques no SUV de entrada da Mercedes. Precisava?

92

BMW X5M

Aceleramos a nova versão do SUV esportivo. E adoramos.

96

HURACÁN PERFORMANTE

O recordista de Nürburgring, enfim, nas nossas mãos.

98

AUDI Q5

Uma reestilização completa no SUV médio da Audi, mas nem parece...

102

VOLVO XC60

O SUV que marcou a história da Volvo pronto para mais uma década

106

JAC T40

O chineses oferecem um SUV (ou quase isso) por menos de R\$ 60 mil. Vale a pena?

Nossos prêmios



Um prêmio que leva em conta o seu bolso



Os dez melhores carros do Brasil

WWW.CARANDDRIVER.COM.BR

78

Primeira Vez

**RANGE ROVER
VELAR**

O novo SUV inglês
é o mínimo do
minimalismo





60

Comparativo
YAKUZA

Civic Type-R,
Subaru WRX STi e
Nissan 370Z na
pista. É gangue!



72

Apresentação
**FERRARI 812
SUPERFAST**

Ela mostra na pista
que não tem esse
sobrenome à toa!

caranddriver.com.br

Inteligência, Independência e Irreverência também no digital. Acesse e confira!

▼
QUER VER MAIS FOTOS SENSACIONAIS COMO ESSAS E TAMBÉM CONFERIR O DIA A DIA DA CAR AND DRIVER? ENTÃO SEQUE A GENTE LÁ NO INSTAGRAM. @CARANDDRIVERBRASIL



No site

Vídeos, avaliações, comparativos e dicas para economizar. Confira tudo que um Viciado em Carro precisa saber



Que tal passar um dia inteiro acelerando as máquinas da BMW M em Interlagos? Confira essa experiência com o nosso vídeo especial no BMW M Power Tour 2017



Consegue adivinhar os 50 carros mais vendidos de todos os tempos? Jogue nosso quiz e resolva um dos maiores debates do mundo automotivo

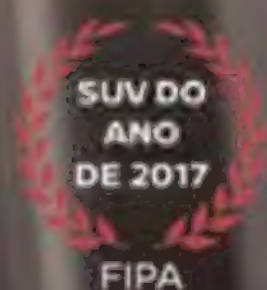


Quilometragem adulterada em carros usados é mais comum de acontecer do que você imagina. Preparamos um especial com algumas dicas para você usar na hora da compra do seu seminovo e fugir do problema

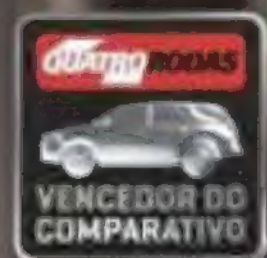
É MUITO PRÊMIO PARA UM CARRO SÓ. POR ISSO SÃO VÁRIAS VERSÕES E MUITA TECNOLOGIA. NISSAN KICKS, A MELHOR COMPRA DA CATEGORIA.

O mais urbano dos SUVs agora é produzido no Brasil, trazendo um novo conceito global: o Nissan Intelligent Mobility. Conheça essa série de inovações criadas pela Nissan para você aproveitar toda a intensidade das ruas.

Design | Versatilidade | Tecnologia japonesa



Melhor SUV
de 2017 da
América Latina



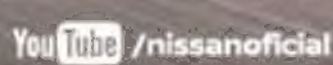
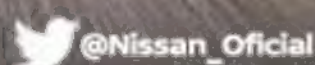
Vencedor do
comparativo
de SUVs
compactos



Eleito a melhor
compra entre
os SUVs até
R\$ 100 mil



Agora fabricado no Brasil com novas versões, cores e tecnologias.



nissankicks.com.br

Publicidade referente ao veículo Nissan Kicks 1.6 SL. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões em www.nissan.com.br. Para informações sobre o consumo, acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br.

Pedestre, use sua faixa.



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites



Alerta inteligente
de colisão frontal

Câmera 360° inteligente

Panel multifuncional
em HD com 12 funções





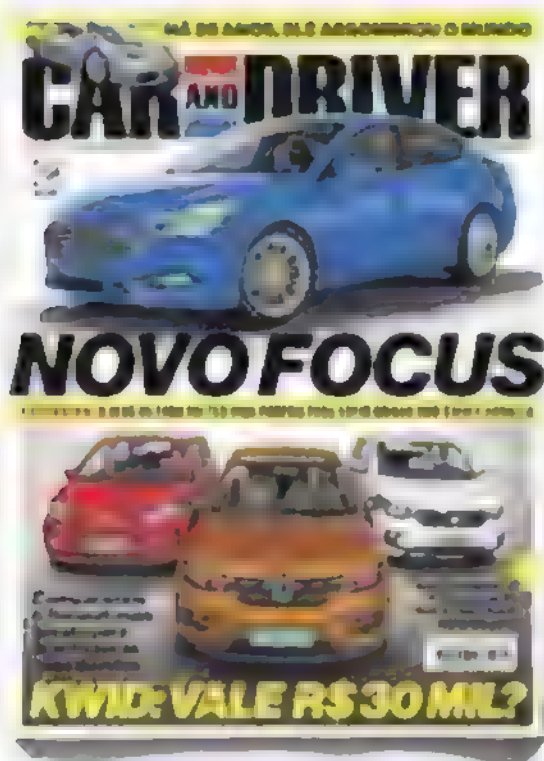
ESTRELA ELEGANTE

O carro mais elegante da edição 2017 do tradicional Concours d'Elegance de Pebble Beach, na Califórnia (EUA) é este Mercedes-Benz S Barlowe Tower de 1929. Restaurado por uma empresa de New Jersey, o modelo mantém suas características originais como o formato do capô e os tubos ferramentais e equipamentos auxiliares embutidos. O mai da carroceria de Mississ é inspirado em um vestido de 1850 feito de penas de pavão. O S Barlowe Tower foi comprado à época por Earl Howe, fundador do British Racing Driver's Club.



Pra começo de conversa

14



2008?

Antes de tudo, quero parabenizar a revista, pelos excelentes testes e opiniões. Gostaria de solicitar, se possível, informações sobre o Peugeot 2008.

Eu, nem sequer sabia da existência do mesmo, até acessar o site da fabricante, ontem. Gostaria de solicitar, se possível, mais informações sobre o mesmo, pois, o site não fornece muitas. Gostaria,

também de sugerir, se possível, também, um comparativo do mesmo com o Peugeot 3008

– Luis A. Tenente
via email
Grande Tenente, o senhor tem de se atualizar lendo mais a C/D, hein? Só soube do 2008 ontem? O carro foi lançado em 2015! Quanto ao 3008, em breve faremos um grande comparativo de SUVs (outro!) e falaremos mais dele! Abraços!

PARABÉNS PELA REPORTAGEM COMPLETÍSSIMA SOBRE O RENAULT KWID. ELE É MESMO UM CARRO QUE VAI MARGAR ÉPOCA. BARATO, COM MECÂNICA HONESTA, ACABAMENTO ACEITÁVEL E AINDA ANDA BEM. QUE MAIS A GENTE PODE QUERER?

– Jean L. Silva
por e-mail

COMPARATIVO

Gostaria muito de ver um comparativo entre o New Tucson TGDl e o Jeep Compass Longitude diesel. Obs: Só confio na avaliação de vocês!

– Jadirlan Schubert

via e-mail

Caro (a) Jadirlan, já colocamos o New Tucson para enfrentar o Audi Q3, um dos SUVs mais refinados à venda, na C/D 114 e o Hyundai venceu. Sendo assim, se você está na dúvida entre um e outro, leve para casa o New Tucson. Obs: obrigado pela confiança!

SEGURANÇA

Gostei do comparativo com o Kwid e concordo que ele não seja melhor que o Up. Mas para isso ficar claro, vocês poderiam fazer testes mais reais de segurança a bordo. Acho que esse é um dos temas que as

Escreva pra gente

caranddriver@escala.com.br

Acesse nosso site

caranddriver.com.br

Siga-nos no Facebook

Car and Driver Brasil

Siga-nos no Instagram

[@caranddriverbr](https://www.instagram.com/caranddriverbr)

peessoas mais querem saber sobre o compacto.

– Claudia Marin
via email

Boa Claudia! Testes mais reais? Tipo, bater o carro? Não vai dar não. Temos crianças para criar, e a vida de dummy vivo não tem muito futuro, não... A gente vai esperar o LatinNCap tirar essa dúvida do Kwid para a gente, tá?

FOCUS

Meu Deus, a Ford vai mudar o Focus de novo? Como é que as pessoas vão comprar um carro que troca de cara ou plataforma ano sim, ano não?

Meu pai acabou de comprar um Focus Sedan e agora eles vêm com outra mudança para o ano que vem?

– Anselmo Reis
via email

McLAREN

Essa reportagem do McLaren foi demais. Em especial o jeito de contar a história do carro que me fez apaixonar por automóveis. Aconselho a todos os Viciados em Carro comprar. Épica!

– Bruno Sacoman
via e-mail

Valeu Brunão. Ficou demais mesmo. Para quem não comprou, no quadro abaixo tem o telefone de como conseguir

Complete sua coleção

Números anteriores da C/D podem ser comprados em:
Endereço > Av. Profª Ida Kolb, 551,
Casa Verde,
CEP 02518-000
São Paulo – SP E-mail >
caranddriver@escala.com.br
Telefone > (11) 3855-1000
www.escala.com.br



LEXUS RX 350 F SPORT

com versões a partir de

R\$ 340.780



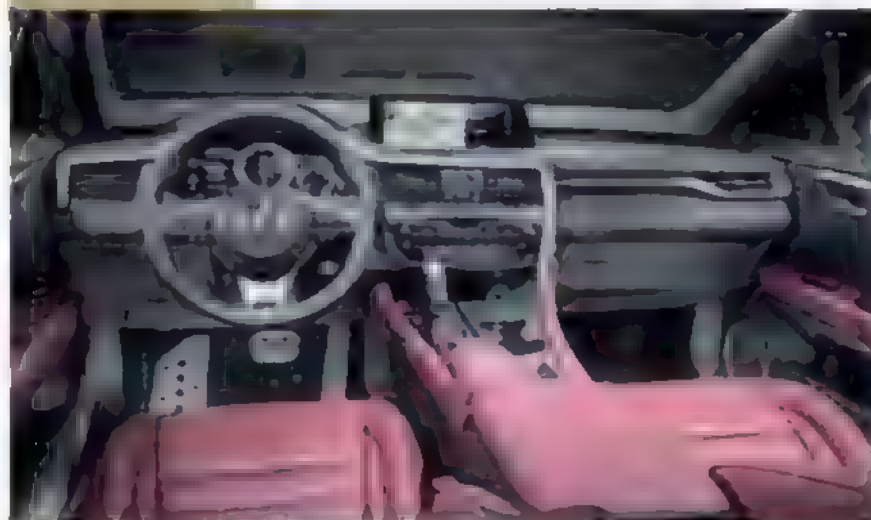
LUXO, SEGURANÇA E MUITA TECNOLOGIA NO LEXUS RX 350

SUV DA MARCA JAPONESA ESTÁ
AINDA MAIS REFINADO EM SUA
QUARTA GERAÇÃO

No segmento de luxo, o Lexus RX 350 representa experiência única de dirigir um SUV com requinte e alta tecnologia. Um dos pilares da marca é a busca da perfeição no desenvolvimento de seus automóveis e o RX 350 expressa bem essa filosofia. A quarta geração do SUV está mais aprimorada. Depois de pesquisar as exigências dos consumidores, a Lexus aperfeiçoou quatro itens na linha RX: o design, agora mais imponente; o luxo, que ganhou novo patamar; o nível de tecnologia e a condução confiável.

A Lexus criou, então, linhas agressivas, elegantes e um interior exclusivo. SUV com conforto de sedã de luxo, a versão F Sport traz itens como grade frontal em desenho *Mesh Type*, lanternas

em LED e *Head Up Display*. A tecnologia intuitiva está presente em elementos como sistema multimídia com tela de 12", TV digital e sensores de estacionamento dianteiro e traseiro. O motor 3.5 V6 de 305 cv atua com a transmissão automática de oito marchas e tração 4x4 integral com controle eletrônico e garante desempenho de automóvel esportivo.



SETEMBRO 117

0a100

Seu combustível para o papo de bar

16

O LUXO ESTÁ NO INTERIOR



DE OLHO NA RIQUEZA DO CAMPO, ONDE PICAPE É SINÃO STATUS, MERCEDES APRESENTA A CLASSE X. por Lucas Lima

VERÃO EUROPEU DE 2011. Um grupo pequeno de executivos da filial argentina da Mercedes-Benz viaja a sede da empresa em Stuttgart, no sul da Alemanha. Na bagagem, uma pesquisa com resultados inéditos para muitas matrizes de montadoras, mas óbvio para milhões de pessoas que vivem em centros urbanos no interior de Argentina e Brasil: picape é carro de luxo nessas regiões. Na Europa, elas têm outra característica. São notoriamente voltadas ao trabalho. A pesquisa levada pelos argentinos era clara como um dia-

No Brasil a picape da será vendida apenas com motor a diesel. Mas a marca estuda ter opção flex no futuro.

mante. Se picape é sinal de status, luxo, a Mercedes-Benz não poderia estar de fora de tal segmento. O grupo voltou da Alemanha com o sinal verde para avançar no projeto. Animados, iniciaram análises de chassi, motor, e – o mais relevante – a viabilidade de custos. E foi aí que o bicho pegou: “Em 2013, o projeto de fazermos uma picape média da Mercedes foi abortado. A conta simplesmente não fechava”, confidenciou uma fonte envolvida desde o início na história.

A sorte da picape Mercedes fadada ao ostracismo sofreu uma reviravolta 12 meses depois quando uma associação com a aliança Renault-Nissan foi firmada pelos alemães. Com ela, abria-se a possibilidade de produção do modelo tomando por base a Nissan Frontier. Feito o acordo, a Renault pegou o embalo e desenvolveu sua picape Alaskan, a ser lançada por aqui no primeiro semestre do ano que vem. A da Mercedes, batizada de Classe X, será a lanterninha do trio com chegada confirmada às lojas brasileiras em 2019. Falando em lojas,





a picape será tanto vendida na rede de carros de passeio como na de caminhões da marca.

Personalidade

Diferentemente de qualquer outro produto da Mercedes, com o Classe X o Brasil ganha posto de mercado principal. O prestígio do País é tamanho que a marca organizou clínicas com consumidores brasileiros durante o desenvolvimento da picape. "Reunimos clientes em São Paulo e ouvimos atentamente o que eles pediam", diz Bertrand Janssen, responsável pela área de design da empresa. "Acentuamos alguns elementos cromados na picape, um pedido dos brasileiros", revela. Mas é apenas na altura 25mm a mais, devido as más condições de nossas estradas, que a Classe X daqui irá se diferenciar da X a ser vendida nas demais regiões. No mais ela será uma Frontier mais refinada?

Vamos ser justos, não dá para classificar a X no mesmo patamar

de qualidade da Frontier. A começar pelo design. A equipe da Mercedes se esforçou para dar personalidade ao seu modelo. Faróis, vincos no capô e a grade com a estrela de três pontas em destaque parecem saídos do GLS, maior SUV da marca. O para-choque tem linhas mais robustas e nas opções mais caras a peça recebe um grande aplique cromado – o tal pedido dos brasileiros.

CURTID ESSE
AMARELO-LIMÃO?
ELE SERÁ OFERECIDO
ATÉ AQUI NO BRASIL



A CAÇAMBA TEM CAPACIDADE DE LEVAR ATÉ 1.170 KG



A primeira vista parece que não, mas há alterações no perfil que vão além das rodas. As caixas de roda são exclusivas, com arcos menos saltados. Já na traseira, a Classe X tem linhas mais limpas. A propósito, limpas demais. Não há vincos na tampa, apenas um nicho para o logotipo. Além disso, suas lanternas (de led nas configurações mais caras) são mais estreitas e não invadem a lateral da caçamba. “Nos primeiros sketches as lanternas invadiam a lateral. Mas não seguimos com essa ideia, pois queríamos que a picape parecesse maior do que realmente é”, explica Janssen. Ela pode parecer maior, mas perdeu bossa.

R\$ 300 mil

“Queremos ser a nova referência neste segmento. Por isso teremos uma versão com motor de 6 cilindros e câmbio automático de 7 velocidades”, diz Stephan Manger, CEO da divisão de veículos comerciais da



COBERTURA

Além de ser a primeira picape produzida no Brasil, a Classe X também será a primeira a ser produzida no Brasil. A Mercedes-Benz vai produzir a Classe X na Argentina, com o objetivo de atender o mercado latino-americano. A picape será produzida em uma fábrica que também produz a Classe X para o mercado europeu. A Mercedes-Benz vai produzir a Classe X na Argentina, com o objetivo de atender o mercado latino-americano. A picape será produzida em uma fábrica que também produz a Classe X para o mercado europeu.

Mercedes-Benz. Na Europa, a X só estará disponível, nessa primeira etapa, com o motor 2.3 turbodiesel de 4 cilindros da Nissan, em versões de 163 cv (X 220d) e de 190 cv (X 250d), com dois turbocompressores.

A versão de entrada terá apenas tração traseira e câmbio manual de 6 marchas. O preço inicial na Europa será de 37.300 euros, 140 mil reais no câmbio atual. No Brasil, contudo, a picape que vai ser produzida na Argentina vai custar a partir de R\$ 200 mil e chegar a R\$ 300 mil na topo de linha, a X 350d.

Nos mercados árabes existirá ainda uma opção a gasolina, X 200, com motor 2.0 turbo com injeção direta de 165 cv e também com tração traseira.

A versão X 350d será equipada com um V6 3.0 turbodiesel de 258 cv e 56,1 mkgf com transmissão automática de 7 marchas 7G-TRONIC PLUS e tração integral 4MATIC.



MB X3500

PREÇO (ESTIMADO):
R\$ 300 mil

VEÍCULO: motor
dianteiro, tração integral,
picape-média,
5 passageiros

MOTOR: V6 3.0 turbo
diesel

POTÊNCIA: 258 cv

TORQUE: 56,1 mkgf

TRANSMISSÃO:
automática, 7 marchas

COMPRIMENTO 5,34 m

ENTRE-EIXOS 3,15 m

LARGURA 1,92 m

ALTURA 1,82 m

CAÇAMBA: 1.170 kg

PESO: n/d

3 versões

Para se diferenciar ainda mais da dupla Frontier/Alaskan, a Mercedes refinou a cabine da X. Instrumentos, centrais multimídia e módulos de comando são os mesmos de outros carros da marca. A textura da parte superior do painel segue a qualidade dos demais Mercedes. Mas ao notar a metade inferior você percebe a herança da Nissan, como os interruptores e os bancos, com qualidade e acabamentos inferiores.

Vale lembrar que a base da Nissan Frontier também engloba um dos conjuntos de suspensão mais moderno das picapes médias atuais. Ela combina o chassi de longarina com um eixo rígido traseiro com multibraços e molas helicoidais – e não os feixes de molas tradicionais. Isso quer dizer conforto no fora-de-estrada e maior controle em estradas asfaltadas. Mas diferencial traseiro autoblocante será opcional.

A X será vendida em três diferentes níveis de equipamento: Pure, Progressive e Power.

A Pure terá rodas de aço de aro 17", ar-condicionado, cen-

tral multimídia com tela menor e sem CD-player e faróis halógenos. Como opcional, terá auxílio de estacionamento semiautônomo e, para a versão diesel, opção de câmbio automático de sete marchas e tração integral 4MATIC.

Na Progressive há rodas de liga leve de aro 17", retrovisores externos elétricos, 8 alto-falantes, couro no volante, câmbio e alavanca do freio de mão e para-choques na cor da carroceria. Já a Power traz rodas aro 18", ar-condicionado digital, partida sem chave, espelhos retrovisores com rebatimento elétrico, bancos dianteiros com ajuste elétrico e couro e faróis de leds. Rodas aro 19 são opcionais. No interior rico do País, taí o carro ideal para mostrar que você chegou lá. =





VOANDO ALTO?

A dupla Cristiam Baumgart e Beco Andreotti voou baixo e se tornou bicampeã do Rali dos Sertões. A bordo de uma Ford Ranger, Baumgart e Andreotti terminaram a 25ª edição da principal competição off-road do País com o tempo de 21h38min38s. Logo atrás veio a dupla formada por Reinaldo Varela e Gustavo Gugelmim, com 21h38min38s. Destaque também para as motos, onde o veterano Jean Azevedo conquistou pela sétima vez o título do evento. O Rali dos Sertões teve como ponto de partida a cidade de Goiânia (GO) e a linha de chegada em Bonito (MS).



UMA LUZ NO CAMINHO

DE OLHO NO FUTURO DA MOBILIDADE, AUDI, PORSCHE, BMW E MERCEDES-BENZ RUMAM A FÓRMULA E
por *Rafael Pereira*

Q O AUTOMOBILISMO SEMPRE ESTEVE na vanguarda na indústria automobilística. Além de competir para vencer uma prova ou um campeonato, as fabricantes usam as corridas como laboratórios para criar ou desenvolver tecnologias que mais tarde vamos usufruir nos automóveis que compramos nas concessionárias. No último mês essa tese foi corroborada por quatro das principais fabricantes alemãs. Audi, Porsche, BMW e Mercedes-Benz anunciaram novos caminhos para seus programas no mundo dos esportes a motor. E todos os caminhos levam ao mesmo destino: a Fórmula E.

Se o futuro da mobilidade mundial é autônomo, híbrido, hidrogênio ou compartilhamento, ninguém sabe. Mas com esse movimento algumas marcas dão um sinal claro que a bola da vez é a eletricidade. A revolucionária



Regular, Di Grassi bateu na trave em todas as temporadas que disputou da F-E. Em 2017, porém, a recompensa veio na última etapa em Montreal (Canadá).

categoria foi criada em em 2014, por Alejandro Agag com a intensa participação do brasileiro Lucas di Grassi – o último a conquistar o título de pilotos. Em três anos, a ascensão da F-E foi brutal e atraiu diversas fabricantes como Renault, Jaguar, Mahindra, Audi e DS, a divisão de luxo da Citroën. Elas viram na F-E uma oportunidade de testar e desenvolver novas baterias, motores elétricos e outros componentes que vão estar em seus carros de rua em um futuro não muito distante. E até 2020, esse número vai aumentar. “Hoje em dia já temos mais montadoras na F-E do que na F1. A categoria tem sido mais relevante no desenvolvimento de tecnologias para o futuro da mobilidade elétrica”, destaca Di Grassi.





▲ PORSCHE

A Porsche, maior vencedora da história das 24 Horas de Le Mans, vai dizer adeus ao Campeonato Mundial de Endurance – pelo o menos na classe principal, a LMP1. A partir de 2019, os esforços serão concentrados na Fórmula E. A marca de Stuttgart também viu na categoria uma oportunidade de avançar no projeto Mission E, o primeiro carro 100% elétrico que vai produzir nos próximos anos. “Entrar na Fórmula E e alcançar o sucesso nesta categoria são os resultados lógicos para o Mission E. A crescente liberdade para os desenvolvimentos internos da tecnologia torna a F-E atraente para nós”, diz Michael Steiner, membro da diretoria executiva de Pesquisa e Desenvolvimento da Porsche. A participação no WEC ficará restrita aos carros de turismo (GTE-Pro), com o 911 RSR. Sem Audi e Porsche, só resta a Toyota. E o futuro dos LMP1 parece fadado ao fim.

BMW ▼

A exemplo das argolas, a BMW também já colabora com a F-E. A marca estabeleceu uma parceria técnica nas primeiras temporadas com a Andretti Autosport, liderada por Michael Andretti. Só que a partir do campeonato 2018/2019, os alemães se tornam uma equipe oficial de fábrica. “Este projeto é completamente orientado pela tecnologia. Estamos usando a Fórmula E como um laboratório de desenvolvimento, operando sob as condições únicas que prevalecem nas corridas de automóveis, com demandas e oportunidades muito exclusivas”, afirma Klaus Fröhlich, membro do conselho de administração da BMW. “O resultado é uma transferência de conhecimento em um novo nível”, completa. O intuito é levar essa expertise à BMW i, submarca ecologicamente correta, tanto na criação de novos veículos – como i Next que surge em 2021 – quanto no desenvolvimento dos atuais modelos (i8 e i3).



FOTOS DIVULGAÇÃO

▲ AUDI

E é justamente com esse intuito que mais marcas vão aderir à categoria. A Audi, que já participava do dia a dia da Abt Sportsline, equipe de Di Grassi, a partir da próxima temporada vai assumir o controle total das operações sob novo nome: Audi Sport Abt Schaeffler. E os objetivos são a curto prazo. “A entrada da Audi no próximo campeonato é um compromisso claro com a mobilidade elétrica, seja na pista de corrida a partir de dezembro ou nas ruas em 2018 com o novo Audi e-tron”, revela Peter Mertens, membro do conselho de administração de desenvolvimento técnico da fabricante. O e-tron em questão é um SUV totalmente elétrico para concorrer com o Jaguar I-Pace. A primeira etapa da Fórmula E acontece no dia 2 de dezembro, em Hong Kong. Vale lembrar que esse ano a Audi já não competiu no Campeonato Mundial de Endurance (WEC).

▼ MERCEDES-BENZ

A Mercedes-Benz também já colabora com a Fórmula E. A partir de 2018/2019, os alemães vão se tornar uma equipe oficial de fábrica. “Este projeto é completamente orientado pela tecnologia. Estamos usando a Fórmula E como um laboratório de desenvolvimento, operando sob as condições únicas que prevalecem nas corridas de automóveis, com demandas e oportunidades muito exclusivas”, afirma Klaus Fröhlich, membro do conselho de administração da Mercedes-Benz. “O resultado é uma transferência de conhecimento em um novo nível”, completa. O intuito é levar essa expertise à Mercedes i, submarca ecologicamente correta, tanto na criação de novos veículos – como i Next que surge em 2021 – quanto no desenvolvimento dos atuais modelos (i8 e i3).



VIRTUAL

A BMW não revela o tamanho do painel de instrumentos digital. Porém, espere algo perto de 12,3", dimensão do Virtual Cockpit da rival Audi. O cluster virtual ainda dá mostras para onde vão caminhar os futuros carros da marca.

BMW Z4 CONCEPT

BEM PERTO DA REALIDADE.

por Raphael Panaro



A/C

O painel central lembra os dos carros atuais da marca, porém com menos botões e um desenho mais moderno com o mostrador centralizado do ar-condicionado digital. Em cima, a central multimídia iDrive



EM CONJUNTO

A BMW mostrou pela primeira vez o conceito do novo Z4 no tradicional Concurso de Elegância realizado anualmente em Monterey, na Califórnia (EUA). O modelo é fruto de uma parceria entre a BMW e a Toyota. No lado japonês, o produto será o sucessor espiritual do Supra.

CRONÔMETRO

Todo o interior é voltado para quem está no comando do conversível. Já o volante traz botões vermelhos cunhos como Race Start/Race Stop, além de um cronômetro na parte de baixo e as borboletas para trocas de marchas

ESPECIAL

BMW Z4	2014
BMW Z4	2015
BMW Z4	2016
BMW Z4	2017
BMW Z4	2018
BMW Z4	2019
BMW Z4	2020
BMW Z4	2021
BMW Z4	2022
BMW Z4	2023
BMW Z4	2024
BMW Z4	2025
BMW Z4	2026
BMW Z4	2027
BMW Z4	2028
BMW Z4	2029
BMW Z4	2030

ABRINDO AS ASAS

A LAMBORGHINI MOSTRA COMO SE DOMINA O VENTO. *por Csaba Csere*

QUASAS, SPOILERS E OUTROS APÊNDICES aerodinâmicos aparecem na maioria dos carros de corrida porque eles geram *downforce* para aumentar a aderência sem aumentar muito a massa. Infelizmente o *downforce* também cria arrasto, e a maioria das organizações de automobilismo não permite ajustes que maximizam os benefícios enquanto minimizam os efeitos colaterais.

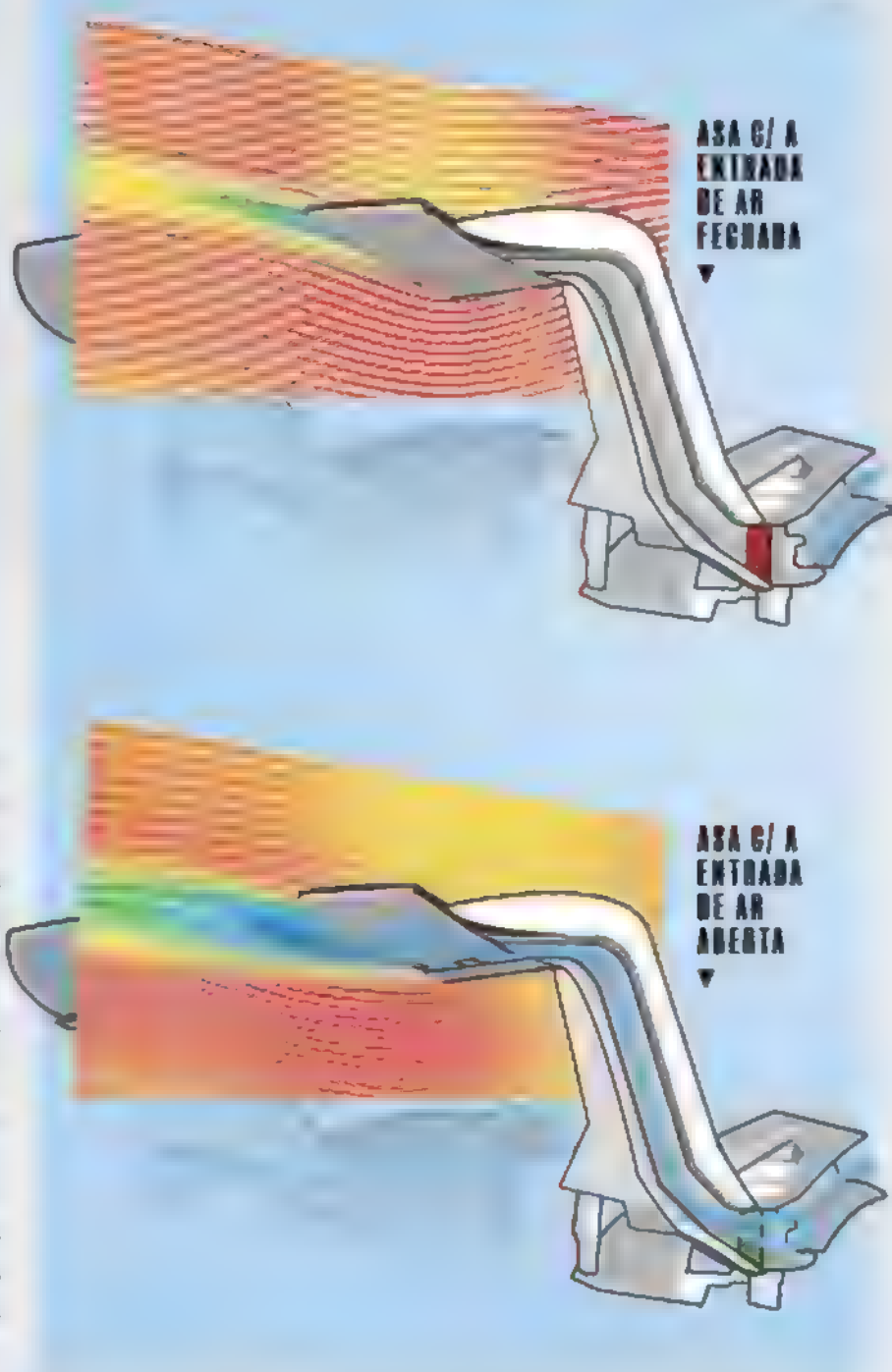
Mas os carros de rua não têm estas restrições arcaicas, por isso vários modelos de alto desempenho têm dispositivos aerodinâmicos móveis. O Performante emprega o chamado ALA, que significa Aerodinâmica Lamborghini Attiva.

Na dianteira, o ALA usa um *splitter* convencional. Ele opera impedindo o fluxo de ar para debaixo do carro, criando uma zona de alta pressão que pressiona o *splitter* horizontal para baixo. Quando o *downforce* é desnecessário, um par de flaps na grade se abre para permitir o fluxo de ar sob o carro.

Na traseira há uma asa de carbono instalada sobre suportes ocultos. Mas em vez de incliná-la para alterar seu *downforce* e arrasto, a marca instalou um pequeno duto de ar na frente de cada um dos suportes, que direciona o ar para uma cavidade interna da asa. Uma fileira de respiros na parte inferior direciona o ar para a turbulência de esteira do carro.

Quando o *downforce* é necessário, um pequeno flap bloqueia este duto e impede o ar de fluir pelos respiros. A asa então age normalmente, criando aderência aerodinâmica. Mas quando o baixo arrasto é mais importante que o alto *downforce*, pequenos motores elétricos abrem os flaps e o fluxo de ar resultante reduz o di-

O Performante usa motor V10 5.2 litros naturalmente aspirado calibrado para 640 cv e 61,2 mkgf de torque



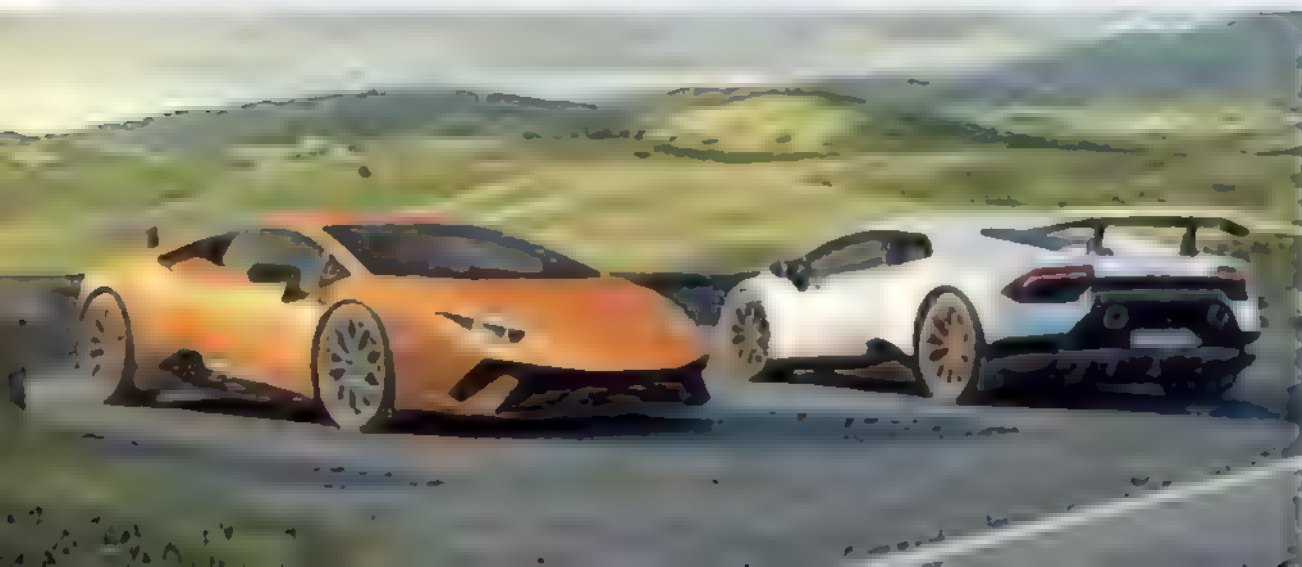
ferencial de pressão entre o topo e a parte inferior da asa gerando menos *downforce* e arrasto.

O mecanismo necessário para alterar o ângulo de uma asa deste tamanho teria tornado o esportivo 15 kg mais pesado que com este sistema simples de flaps. Além disso, os flaps podem abrir e fechar em 0,5 segundo.

Mas há outro truque especial: dentro da asa oca há uma parede separando sua câmara interna em duas metades, possibilitando a regulação de *downforce* em cada lado da asa separadamente. Ao criar *downforce* somente na metade interna durante a curva, o sistema ajuda a equilibrar a carga sobre os pneus traseiros, enquanto o maior arrasto ajuda a rotacionar curva.

A operação destes flaps, bem como aqueles que regulam o *splitter* frontal, é determinada pelas condições do veículo, bem como pelo modo de condução selecionado. Eles podem alternar o lado rapidamente para melhorar o desempenho em um teste de slalom e o *downforce* máximo a 310 km/h é de substanciais 350 kg. Os engenheiros da Lambo dizem que a volta recorde de 6:52,1 em Nürburgring (cuja legitimidade ainda é questionada por alguns) não teria sido possível sem o ALA. ■

Ilustração PETE SUCHESKI



LÁ VEM OS ALEMÃES...

JOGANDO EM CASA, BMW, PORSCHE, AUDI, VW E MERCEDES PROMETEM FAZER BONITO NOS ALADOS DE FRANKFURT. VEJA O QUE ESPERAR DO PRINCIPAL EVENTO AUTOMOTIVO DO ANO.
por Raphael Pimenta



Porsche GT2 RS

O novíssimo GT2 RS, de 700 cv, será uma das atrações da Porsche. O esportivo precisa de 2,8 s para atingir os 100 km/h. O motorshow ainda deve ser o palco de estreia da nova geração do Cayenne e da volta do 911 Speedster.



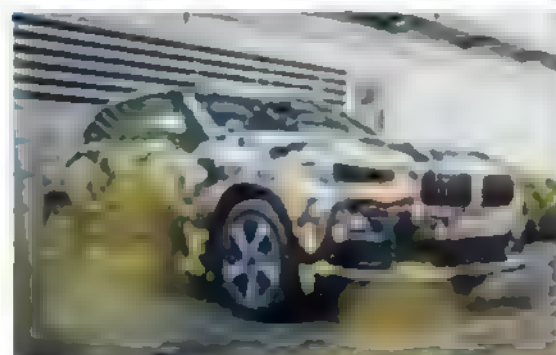
Volkswagen T-Roc

A nova geração do Polo (que será produzida no Brasil) terá um concorrente forte no estande da VW. O T-Roc – ou SUV do Golf – fará sua aparição pública durante o evento. O utilitário não vem ao Brasil. Aqui teremos o T-Cross.



Rolls-Royce Phantom

Desde 2003 sem grandes mudanças, o Phantom finalmente ganha uma nova geração. A aparência ainda pode lembrar a do antecessor, mas o sedã de luxo está mais seguro, eficiente e tecnológico. Sob o capô? Um V12 de 563 cv.



BMW X2

O estande da BMW estará recheado de novidades. Além da versão de produção do X2 (que virá ao Brasil em 2018), a marca vai mostrar as novas gerações do X3 e M5. Entre os conceitos estará o Z4 e o inédito X7.



Audi A8

O primeiro carro produzido em larga escala com o nível 3 de condução autônoma tem tudo para ser um dos destaques do evento alemão. A quarta geração do A8 faz quase tudo sozinho. Outra novidade que pode pintar é o inédito Q8.



Mercedes Project One

O hipercoelho de rua desenvolvido pela AMG promete abalar as estruturas do Ludwig-Erhard-Anlage, onde acontece o motorshow. Com tecnologia derivada da F1 e mais de 1.000 cv, o esportivo terá suas formas reveladas.



Jaguar XF Sportbrake

Ao lado do inédito E-Pace, a peru a baseada no sedã premium XF fará sua estreia em Frankfurt. A station não tem planos para ser importada ao Brasil. Lá fora ela concorre com o BMW Série 5 Touring e a Mercedes-Benz Classe E Estate.



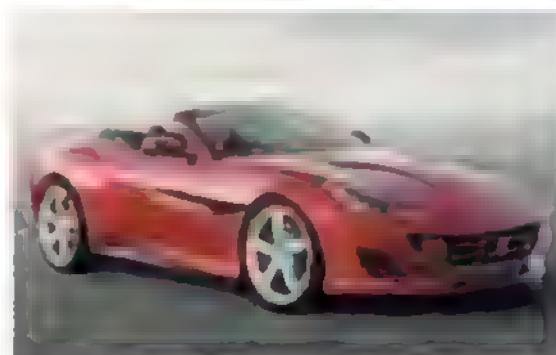
Novo Dacia Duster

O SUV passa por mais uma reestilização sobre a plataforma B0. As mudanças estão na dianteira, traseira e vincos laterais. O interior também foi reformulado. O novo estilo deve chegar ao nosso Duster em 2018.



Renault Megane RS

Camuflado ou fotos vazadas. O novo hot hatch já apareceu de diversas formas, mas será lançado oficialmente apenas em Frankfurt. É esperado que o modelo tenha mais de 300 cv extraídos do motor 2.0 turbinado.



Ferrari Portofino

A marca italiana antecipa sua principal atração em Frankfurt. A Portofino chega para substituir a California T como carro de entrada. Seu motor é um V8 3.9 biturbo com 600 cv e 77,5 mkgf de torque.



BMW M5

TRAÇÃO INTEGRAL E DRIFT. SEXTA GERAÇÃO DO SEDA FAZ MILAGRES.

por Raphael Panaro

■ A MAIOR HERESIA QUE que a BMW poderia cometer em sua história já foi cometida: produzir modelos com tração dianteira. A criação do Série 2 Active Tourer – e depois o utilitário X1 sDrive – não pegou bem entre os puristas da marca. Na recém-apresentada sexta geração do M5 a BMW volta a cometer pecados, porém ela reza o *Unser Vater im Himmel* – algo como o “pai nosso” em alemão – para ser perdoada. A nova encarnação, chamada de F90, adota um sistema de tração integral – variável, diga-se –, direção elétrica, abandona a opção de câmbio manual e troca a transmissão automatizada de dupla embreagem e sete marchas por um caixa automática com oito marchas e conversor de torque. Começamos por fora já que a avaliação na gringa foi com o modelo ainda camuflado. As linhas ganham mais agressividade em vista ao convencional Série 5, que chegou por aqui recentemente. O para-choque dianteiro tem tomadas de ar generosas e a grade traz a inscrição M5. Atrás, o extrator e as quatro saídas de escape dão o tom esportivo.

Só que a esportividade é exalada pelo o que está sob o capô. O novo M5 usa o mesmo V8 4.4 litros biturbo da antiga geração, a F10. Porém com algumas modificações. Os turbocompressores são maiores e com mais pressão, assim como o sistema de injeção. O escape é mais leve e com menos restrição, e a lubrificação do motor é feita por uma bomba de óleo de fluxo variável.

O M da questão

Mas talvez a grande inovação dessa sexta encarnação do M5 é o sistema de tração M xDrive. E o “M” aqui faz toda a diferença. Ele usa uma caixa de transferência do Série 7 xDrive desenvolvida pela Magna Steyr que permite o envio da força entre 50% para os dois eixos ou 100% para o eixo traseiro – algo que o xDrive normal não faz. A unidade de controle analisa o ângulo de esterçamento, posição do acelerador e torque, carga lateral e aceleração de cada roda motriz. Ele então determina quanta força de bloqueio é preciso aplicar ao acoplamento central e ao diferencial traseiro. Três níveis dosam a impetuosidade do M5: tração integral, tração integral esportiva e tração em duas rodas.

5 EM 32

O M5 existe há 32 anos e mudou bastante entre as cinco gerações



▲ 1985 A 1987 (E28)



▲ 1988 A 1988 (E28)



▲ 1988 A 2003 (E28)



▲ 2004 A 2010 (E60)



▲ 2011 A 2017 (F10)





A transmissão é outra polêmica. Além da extinção do câmbio mecânico na Europa, sai de cena a conhecida caixa de duas embreagens e sete marchas. No lugar a BMW instalou a caixa automática de oito marchas fornecida pela ZF. De acordo com Dirk Häcker, vice-presidente de engenharia da divisão Motorsport, o conversor de torque bloqueia antes mesmo do carro rodar 1,5 m, e chega muito próximo de não ter perda alguma de torque nas mudanças de marcha.

LANÇAMENTO:
2018 (estimado)
PREÇO (ESTIMADO):
R\$ 640 mil
MOTOR: V8 4.4 biturbo
POTÊNCIA:
600 cv @ 5.600
TORQUE: 76,5 mkgf @ 1.800

O produto da nova equação é a potência na casa dos 600 cv entre 5.600 e 6.700 giros – contra 550 cv de antes – e 76,5 mkgf de torque disponíveis no intervalo entre 1.800 e 5.600 rpm. Com todo esse conjunto, o M5 ostenta bons números de desempenho. 0 a 100 km/h? 3,4 s. 0 a 200 km/h? 11,1 s. Máxima? 250 km/h, mas pode chegar aos 305 km/h com o opcional M Driver's Package.

O carro que você vê nas fotos destas páginas é outra novidade. Com pintura vermelho fosca – chamada de Frozen Dark Red Metallic –, rodas escurecidas de 20", bancos de couro e plaqueta numerada no console, o M5 First Edition é uma série especial de lançamento limitada a 400 exemplares. :

Sem o câmbio de sete marchas, a BMW M5 não será mais a mais potente do mundo com nas mãos da divisão Motorsport



Revelamos o que a indústria tenta esconder

SEGREDO

31

edição LUCAS LITVAY



Próximos
ATOS

**VW
Jetta**

Após o Polo, a VW vai renovar a artilharia de sedãs. Virtus e Jetta também serão produzidos sobre a plataforma MQB

—
por João Anacleto
+ projeções por
João Kleber Amaral

Depois de acompanhar os irmãos maiores, os menores e alguns primos contagiarem as massas com a nova plataforma MQB o sedã Jetta vai, enfim, aposentar a plataforma PQ35 e ganhar a nova arquitetura, mais rígida e leve, em sua próxima geração. Ele deve desembarcar por aqui já no ano que vem. Mais do que um sedã do Golf, o novo Jetta vai marcar território entre os médios e os médio-grandes. Ou seja, deve encarar Honda Civic e Toyota Corolla, na

faixa dos R\$ 90 mil com o motor 1.4 TSI de 150 cv que já trabalha sob o capô da atual geração, e brigar também no andar de cima, contra Ford Fusion, Civic Touring Turbo, e Audi A3 Sedan, com motor 2.0 TSI de 190 cv. Este motor gera 30,5 mkgf de torque e já está presente no novo Audi A5.

Além da estrutura, o Jetta terá, pela primeira vez, personalidade própria. Não se parecerá nem com Passat, nem com Voyage, tampouco com o Golf. É o mesmo caminho que a VW tomou com seu sedã-cupê Arteon. Os traços de personalidade podem ser vistos de maneira retumbante na dianteira. Em vez dos frisos contidos de Golf e Voyage, ou da grade sisuda do Passat, o novo Jetta parecerá um carro do futuro – como fez a Honda com o Civic. Suas entradas de ar lembram bastante o conceito T-Prime que dará vida, num futuro próximo, ao novo VW Touareg, com três frisos bem espaçados, sendo que o primeiro acompanha o desenho interno do farol.

No capô ele traz vincos fáceis de observar e as linhas laterais também foram marcadas para desviá-lo de qualquer sobriedade. Na traseira as lanternas se parecem com as da atual geração, contudo estarão

mais finas e com um recorte acima da tampa do porta-malas que lembra o do novo Audi A4. Caixas de rodas maiores e uma terceira janela lateral progressiva marcam de vez seu estilo. O toque de esportividade se vê nas formas e nas medidas. Segundo apurado, ele terá aproximadamente 4,60m de comprimento, 5 cm a menos do que o atual, mas terá em torno de 5 cm extras na largura, passando de 1,78 m para 1,83m.

Por dentro, ele receberá retoques finos e apetrechos tecnológicos. Terá opção do Virtual Cockpit, que está disponível de série no Passat, e contará com duas opções de telas para o novo multimídia, entre 6,5", de série, e 9,2", opcional que aceita até controles por gestos e estreará por aqui justamente com o Jetta. Os desenhos do painel e acabamento dos bancos e portas seguirão o padrão do Golf, que ganha reestilização ainda em 2017. O novo Jetta desembarca por aqui no 1º semestre do ano que vem vindo da fábrica da VW em Puebla, no México. Sua produção se inicia por lá em dezembro de 2017.

Pela primeira vez o Jetta terá identidade própria, sem parecer com o Golf ou o Passat

VW JETTA**LANÇAMENTO:**

1º semestre de 2018

PREÇO:

R\$90 mil a R\$ 120 mil

MECÂNICA:

MOTOR: 1.4 TFSI e

2.0 TFSI

POTÊNCIA:

150 cv @ 5.000 rpm

180 cv @ 4.200 rpm

TORQUE:

25,5 mkgf @ 1.500 rpm

32,6 mkgf @ 1.450 rpm



VW Virtus



VIRTUS

Flagra. Compartilhamento. Viralização. Represália. Demissões. Teve tudo isso no vazamento das primeiras fotos do novo Virtus saindo da linha de montagem para os testes de aprovação e qualidade. Sim, você também deve ter recebido em algum grupo de WhatsApp. E é tudo verdade. Os carros são aqueles mesmos e os funcionários foram, sim, demitidos pelos flagras e circulação das fotos mundo afora.

Mas o que o Virtus tem de tão especial? Ele é o próximo na fila de lançamentos da VW com a plataforma MQB Ao, a mesma do novo Polo. A bem da verdade, ele fará as vezes de sedã do Polo com dianteira e traços laterais bem semelhantes. O três-volumes ocupará o espaço entre os sedãs compactos e os médios, mas com tamanho e espaço interno de médio, já que o Jetta vai subir um pouco de status e de preços das versões. O Virtus terá em torno de 4,40 m de comprimento (5 cm a menos

**VW VIRTUS**

LANÇAMENTO

Março de 2018

PREÇO

de R\$ 65 mil até

R\$ 80 mil

MOTOR

1.6 MSI 110 cv

e 1.0 TSI 125 cv

POTÊNCIA

1.6 cv @ 5.700 rpm

1.0 cv @ 6.000 rpm

TORQUE

16,8 mkgf @ 4.000 rpm

10,4 mkgf @ 1.500 rpm

que um Honda City), e prováveis 2,65 m de entre-eixos, o que lhe dará possibilidades de espaço interno semelhantes às do atual Jetta (o City tem 2,60 m de entre-eixos).

O novo sedã virá com a mesma linha de acabamento e de opcionais que estarão disponíveis para o Polo a partir de outubro. Com a diferença de que ele não contará com a motorização 1.0 aspirada de 3 cilindros e 82 cv. A versão Trendline deve partir dos R\$ 65 mil e virá de série com quatro airbags, sem multimídia, mas com ar, direção e trio elétrico e equipado com o motor da família EA211, o 1.6 MSI, que desenvolve 120 cv com etanol e tem câmbio manual de seis marchas.

A Comfortline deve ter preço na casa dos R\$ 73 mil, e incluirá rodas de liga-leve e o Discovery Media entre os equipamentos de série, também virá com o motor 1.6 MSI, mas acompanhada do câmbio automático de seis marchas. Na Highline, com preço estimado de R\$ 80 mil, o Virtus trará o motor 1.0 TSI de 128 cv, também equipado com câmbio automático e opcionais como o cockpit virtual de 12,3", feito de TFT. O Virtus chega às concessionárias em março de 2018. ■

A rear three-quarter view of a white Volkswagen Virtus. The car features a large black roof rack, a shark fin antenna, and distinctive red LED taillights. The VW logo and the name 'Virtus' are visible on the rear hatch. The car is parked on a light-colored surface.

**Lanternas não terão
iluminação de LEDs e
o porta-malas vem
com capacidade
acima dos 500 litros**

**O Virtus terá porte e espaço interno
para encarar sedãs médios, mas seus
rivals em termos de preço
serão Chevrolet Cobalt e Honda City**

Contagem regressiva

VOLKSWAGEN
POLO 200 TSI



Ele chega em novembro. Mas o que você pode esperar do novo VW? Parte das respostas está aqui
por Luiz Guerrero e João Anacleto

TALVEZ VOCÊ NÃO LIGUE O NOME AO OBJETO PORQUE O novo Polo lembra pouco o carro que começou a circular por aqui há 15 anos. As novas formas sugerem as de um Golf, ainda que isso não estivesse no escopo de trabalho do designer do carro, o brasileiro Marco Antônio Pavone, um dos homens de confiança de Klaus Bishoff, o chefe de design da marca. Mas é inevitável fazer comparações com o hatch médio, especialmente quando se dirige o novo Polo, como se verá mais adiante. A novidade começa a ser vendida em novembro, mas antes haverá o lançamento programado para dia 25 deste mês.

No Brasil só tivemos a quarta geração, aquela com os faróis duplos que imitavam os do Classe E de 1995, uma provocação, dizem, de Ferdinand Piech, então CEO do Grupo VW,

à Mercedes-Benz. Enquanto os europeus recebiam a quinta geração, tivemos de nos contentar com uma versão reestilizada. Em 2011, o carro ainda receberia mais alguns retoques nos para-choques para, finalmente, sair de linha em 2014.

Agora a chegada da sexta geração simultaneamente à Europa, está sendo aguardada pelo fabricante como o início de uma nova fase, menos arrogante e mais sintonizada com o comprador. Não por menos, a VW vem preparando o lançamento do modelo há mais de três meses para tentar convencer os jornalistas, com fatos e números mostrados em workshops que envolvem os principais profissionais da marca, de que este será o melhor VW já produzido no País.



O Polo será lançado
ao mesmo tempo no
Brasil e na
Alemanha. Mas lá o
carro começa a ser
vendido antes: aqui,
só em novembro



AGRESSIVIDADE ESTÉTICA

A estratégia de lançamento do carro no Brasil vem seguindo a dos alemães. Mas enquanto lá o Polo, segundo carro mais vendido da VW na Europa, foi escancarado em junho, no Brasil as linhas do carro ainda não foram totalmente reveladas. O modelo que nos foi cedido para avaliação em uma pista fechada no interior de São Paulo vinha com pesada camuflagem (que removemos por computação gráfica). A alegação é que o modelo nacional – que já começou a ser fabricado em São Bernardo do Campo – tem diferenças estéticas em relação ao europeu. A VW conta que há dois anos e meio promoveu clínicas com eventuais compradores e a aparência do carro alemão não foi bem aceita pela maioria. Faltava, segundo concluiu a pesquisa, agressividade.

A missão de tirar a alegada timidez de um projeto que nasceu para ser mundial coube à equipe de design do Brasil. Um trabalho pontual, como você percebe nas

Viva o torque

Você compra potência, mas acaba valorizando o torque. A partir de agora a VW vai exaltar a força dos seus motores. O 200 refere-se ao valor de torque do motor TSI expresso em Newton-metros



imagens acima: aqui, a lâmina do para-choque dianteiro ganha tons escuros acima da entrada de ar e recebe vincos mais pronunciados para passar a impressão de que a tomada de ar é mais encorpada. Não é. A mesma solução foi aplicada no para-choque traseiro, alguns centímetros mais saliente e mais encorpado, para transmitir a ideia da robustez de um carro pregado no solo. As laterais seguem a mesma fórmula europeia e cujo destaque é a linha de cintura marcada por dois vincos acentuados. "Nossa premissa era fazer um carro masculino com silhueta esportiva", nos dizia em junho Marco Pavone, o brasileiro que assumiu o design do carro europeu.

Há, como mostraremos, outras diferenças entre os carros deste e do



outro lado do Atlântico – e não nos referimos apenas ao conjunto mecânico.

SUAVE EQUILÍBRIO

Você já sabe que o Polo inaugura no País a plataforma modular MQB (que a VW chama de estratégia modular) destinada a carros compactos – e que por isso ganha a extensão Ao no nome, conforme classificação europeia. É uma base que se caracteriza pela rigidez e pelo peso reduzido, qualidades que favorecem a dinâmica. Pois para as primeiras avaliações do modelo, o local escolhido foi uma pista no interior de São Paulo – um traçado travado e altamente técnico.

A versão do primeiro encontro foi a intermediária, a 1.0 TSI com o novo motor três-cilindros de 128 cv e 20,5

mkgf de torque, com câmbio automático com conversor de torque e trocas sequenciais Tiptronic. Cada convidado teve direito de rodar algumas voltas com o carro na pista, o suficiente para tirar impressões dinâmicas mais extremas – e diferente da utilização que você terá no dia-a-dia.

Ao ponto: se primeira impressão é a que fica, vamos nos dar bem com o Polo de 128 cv por um bom tempo. Da posição ao volante a tudo o que você toca, como bancos, volante e pedais, proporcionam prazer ao dirigir – um tipo de equilíbrio bem-vindo.

A marca, no entanto, promoveu alguns ajustes mecânicos, ao nosso ver desnecessários. A direção elétrica, por exemplo, perdeu um pouco do peso típico de carros que sugerem mais es-



A ESTRATÉGIA

Na língua nativa da Volkswagen, o alemão, ela é chamada de *Modularer Querbaukasten Baukasten*. Aqui, recebeu a denomi-

nação de Estratégia Modular MQB. O que importa é que esta será a base de todos os carros do Grupo VW equipados com motor transversal. A MQB-A0, da foto, estreia no Brasil com o Polo e dará origem a uma família de modelos (sedã, SUV e picape). O A0 refere-se à categoria de carros compactos.



portividade, uma das características do Polo. O comportamento é parecido com o do Fiat Argo, que também carrega um pouco nessa leveza. Isso distancia o Polo da maioria dos compactos VW que têm direção com mais peso.

A suspensão, a exemplo da direção, está mais macia que o habitual. Ele dá a impressão que vai desdenhar dos buracos, e isso é bom, mas também deixou de lado o modo esportivo de ser dos alemães. Lembra a do... Argo. Parte do comportamento também pode ser atribuído aos pneus: o carro veio com jogo da marca Giti, originária de Singapura (embora o estepe mostrasse um Pirelli). A VW diz os compostos atenderam às exigências para desempenho, frenagem e consumo. Mas revelaram-se flácidos em curvas com maior aceleração lateral, fora o fato de que são escandalosos em tomadas de curvas feitas com pouco mais de decisão.

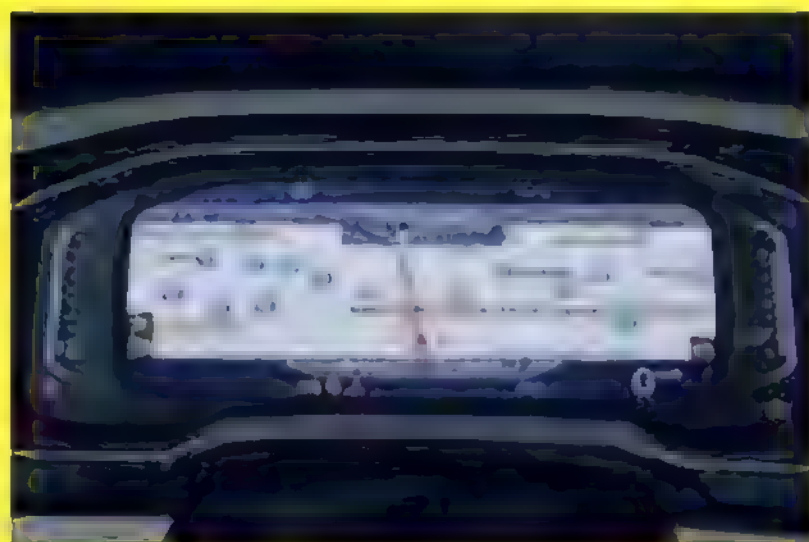
Por fim, é preciso considerar que o Polo fabricado no Brasil é 2 cm mais alto que o carro europeu, providência para manter a integridade do conjunto – e dos passageiros – nas condições de piso do País. Para compensar, a VW instalou barra estabilizadora de maior calibre na dianteira. O conjunto de suspensão é o trivial: McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira.

Por dentro

O padrão de acabamento é um dos pontos altos do Polo: materiais de alta qualidade, superfícies macias ao toque e perfeito encaixe das peças. No carro nacional, a VW aboliu a faixa na cor da carroceria que atravessa o painel – um recurso que o Argo adotou

A boa surpresa, no entanto, veio do câmbio automático de seis marchas. Comparado com o CVT do Honda Fit e ao automático de seis marchas Aisin do Argo, podemos garantir que este é o melhor dos dois mundos. Tem suavidade nas trocas e, se não é um primor de agilidade, pelo menos responde prontamente aos chamados do acelerador e das borboletas. Mas isso não esconde o fato de que o motor merecia um conjunto DSG, com dupla embreagem, como o do Polo europeu.

A VW não divulgou detalhes técnicos do motor (como de resto, de todo o carro), mas pudemos perceber que o três cilindros, alimentado com etanol na avaliação, funciona sem tanta vibração ou aspereza, além de contar com boa elasticidade. Formou, até onde pudemos perceber, dupla bem afinada com o câmbio. Os freios são igualmen-



te eficientes: o pedal tem boa modulação e nas frenagens de emergência simuladas a 90 km/h, o carro parou sem desvio de trajetória e em espaço razoável. Nessas condições, os pneus, com alta quantidade de sílica para reduzir arrasto (e favorecer o consumo) não se mostraram tão escandalosos.

XDS+

Mesmo sem saber o peso total do carro (veículos com plataforma MQB costumam ser mais leves do que os concorrentes) dá para estimar que com este motor o Polo acelera de 0 a 100 km/h em um tempo próximo dos 10 s. O consumo, baseado em nossa experiência com Golf 1.0 TSI, também deve ser um dos pontos altos do carro. Apenas como comparação, o desempenho na pista se assemelha bastante ao que se vê no Hyundai HB20, que tem 128 cv na versão 1.6. A tocada também é parecida, com uma tendência de saídas de frente, mas sem a perda de tração do carro coreano.

O Polo vem equipado com um inteligente sistema de controle de tração e estabilidade. O XDS+ pode ser sentido quando você começa a escapar de frente em uma curva e mesmo sem virar mais o volante sente o carro se assentando no traçado. Ao mesmo tempo que distribui a tração nas ro-

Discover

O multimídia do Polo, o Discover Media, é o mesmo que equipa a linha do Fox, uma versão simplificada do que equipa o Golf, por exemplo. O carro também pode ser equipado com cluster opcional em TFT personalizável pelo motorista

das da frente, aplica doses de freio nas rodas internas, na frente e atrás, equilibrando o carro. Apenas modelos a partir do Golf contavam com esse time de bloqueio de diferencial.

Vale lembrar que o preço estimado da versão que nos foi cedida, deve ficar na casa dos R\$ 70 mil. A impressão é que se trata de um compacto mais orgânico e bem resolvido que um Honda Fit EX de R\$ 73.800 ou de um Argo 1.8 Precision automático de R\$ 67.800.

REGUA E CALCULADORA

Além de disfarçar as linhas, a camuflagem também dificulta definir o porte do carro. E embora pouco, ou nada foi revelado, podemos tomar como base as dimensões do modelo europeu para entender onde o Polo quer chegar. O carro brasileiro deverá ter 4,05 m de comprimento, 2,56 m de entre-eixos,

1,75 m de largura e 1,46 m de altura e essas medidas farão com que ele ataque dois flancos distintos dos hatchs.

Ele poderá agradar até aos donos de Fit – os mesmos que achariam o Polo acanhado na última encarnação. O Honda tem 3,99 m de comprimento, 2,53 m de entre-eixos, 1,73 m de largura e 1,53 m de altura, embora conte com versatilidade de arranjo interno inexistente no VW. O Polo também deve se sobressair nas dimensões quando o assunto são os compactos de entrada, que podem ter preços próximos aos estimados R\$ 55 mil, valor que consideramos para o Polo de entrada, equipado com motor 1.0 tricilíndrico aspirado, de 82 cv. Como exemplo, o Hyundai HB20 tem 3,92 m de comprimento, 2,50 m de entre-eixos, 1,68 m de largura.

LEIS DE NEWTON

Com a plataforma MQB o processo de produção e a aplicação de novas tecnologias, inéditas em carros nacionais especialmente entre os compactos, se torna possível. Mas isso não significa que a versão nacional seja tão refinada quanto

Anabolizado

Outra mudança estética em relação ao europeu é a lâmina do para-choque traseiro, com mais vincos e mais robusta. Com isso, o Polo nacional deve ganhar alguns milímetros no comprimento

a europeia. No Brasil não está previsto, por enquanto, sistemas adotados na Alemanha, como o controle de cruzeiro adaptativo e o alerta de colisão contra pedestres. O que há de comum, no entanto, é a uniformização de instalações e dos caminhos por onde passarão, por exemplo, os cabos de fibra ótica do sistema elétrico. Isso quer dizer que mesmo carros mais baratos podem ter tecnologias semelhantes às de carros mais caros. Um exemplo é a arquitetura eletrônica, capaz de incorporar um display ativo em TPT, sem que isso seja uma manobra arriçada do ponto de vista de construção e da parte elétrica. O dispositivo, segundo a VW, é mais avançado que o do VW Passat. Mas será opcional na versão mais cara.



O TRUQUE

Uma travessa de 4 cm de altura pintada de preto e localizada sob a grade frontal mudou a aparência do Polo nacional em comparação ao europeu. O recurso, acompanhado pelos vincos acentuados do para-choque, foi aplicado para dar mais agressividade ao carro e teria sido exigência dos participantes de pesquisa há quase 3 anos. Na imagem ao lado, que mostra o Polo em clay na escala 1:1, você percebe com mais clareza os contornos do para-choque. Na traseira, a peça também é mais robusta.



Além do motor de 128 cv haverá também a opção 1.6 MSI (EA211), de 120 cv, com câmbio manual e automático, e outra 1.0 aspirada, de 82 cv, e câmbio manual MQ200 de 5 marchas. Todas as versões são flex. O motor 1.0 TSI de 128 cv, o mesmo que está sob o capô do Up (105 cv) e do Golf 1.0 (125 cv), passou por remapeamento dos sistemas eletrônicos e recebeu mais pressão na turbina. E é o primeiro 1.0 a receber caixa com conversor de torque. Também é o pioneiro entre os 1.0 turbo a perder o pedal da embreagem.

Para destacar não a potência, mas o torque, o Polo receberá a plaqueta 200TSI na tampa do porta-malas. Essa é a nova nomenclatura da marca para os motores turbo, e se refere aos valores de torque expressados em Newtonmetro, unidade de pouco uso no País (aqui adotamos o metro-quilograma de força, ou mkgf). O Up deve ser renomeado 165TSI, e o Golf 1.4, 250TSI.

categoria. A harmonia de peças e materiais o eleva a bem próximo do que você tem a bordo do VW Golf. Está bem perto do que você já viu nas fotos do modelo europeu, mas sem o mesmo acabamento. Acima do painel há um bom revestimento dos plásticos suave ao toque, e um pequeno tecido no acabamento das portas. Os bancos de tecido entrelaçado também seguem padrão estético superior ao que se vê, por exemplo, no Golf Comfortline 1.0 TSI.

A central multimídia é a mesma que equipa a linha Fox, uma versão levemente simplificada frente a que se vê no Golf Variant, por exemplo. O Discover Media vem com comandos de voz e navegador integrados ao aparelho, permite espelhamento do celular via Android Auto e Apple CarPlay. No pacote de tecnologia, que será opcional, há também o detector de fadiga, inédito no segmento. O sistema reco-

MULTIMÍDIA

Por dentro, o Polo recebe toque de refinamento até então inédito na

O jogo de rodas das diferentes versões do Polo: as básicas usarão 15", as intermediárias, 16" e as mais caras, 17". Na Europa, há opção de 18"





A VOLKSWAGEN QUER SE REINVENTAR

A marca está tentando
se renovar para atender
as próximas gerações

David Powels
Presidente da VW
no Brasil e América
do Sul

O lançamento do novo Polo, em 25 de setembro, marcará simbolicamente o início da "Nova Volkswagen", slogan por enquanto restrito aos 16 mil colaboradores da empresa. Para explicar o plano de renovação da marca e falar sobre o futuro da empresa, o sul-africano David Powels, presidente da VW do Brasil e América do Sul, nos recebeu (sem gravata) em sua sala de reuniões, na Ala 17 da fábrica de São Bernardo do Campo, climatizada à 24,8º C, temperatura em que se sente mais confortável. O plano é formado por dez pontos, um dos quais envolvendo acordos com sindicatos. Abaixo, o resumo da entrevista.

C/D O que é a Nova Volkswagen?

DP É um conjunto de ações que envolvem dos nossos colaboradores aos nossos clientes. Somos uma empresa com 60 anos de Brasil e isso tem vantagens e desvantagens. A vantagem é que temos seis décadas de história como fabricante no País, coisa que só nos temos. A desvantagem é que, como a maioria das empresas com mais de 60 anos, nossos processos são antigos. Nossos quadros de funcionários abrigam três gerações e o que estamos fazendo, há dois anos e meio, é preparar a empresa para a chegada das próximas três gerações. Teremos de ganhar respeito, confiança e fidelidade usando como base para isso a nossa história.

C/D Como isso se dará?

DP Nos últimos meses trabalhamos para criar processos mais enxutos e isso nos permitiu ganho de produtividade de 30%. Mas só isso não basta. As próximas gerações de colaboradores buscarão mais flexibilidade, maior integração no ambiente de trabalho e, ao mesmo tempo, exigirão que a empresa seja mais humana e que respeite as pessoas. São gerações digitais e precisamos nos antecipar a esse fato. Acabamos de lançar um aplicativo [o Nova VW #eufaço parte] para agilizar a comunicação interna com nossos colaboradores e uma vez por semana gravo uma mensagem em vídeo para esses funcionários para falar sobre a necessidade de renovação. Hoje todos querem ver vídeos.

C/D Seu plano de renovação envolve os concessionários?

DP Sim. Também é preciso mudar a atitude de muitos concessionários que trabalham da mesma maneira de 60 anos atrás. É compreensível porque boa parte deles também está na terceira geração de comando. Vamos renovar as lojas, mas não apenas fisicamente, mas na atitude e na mentalidade da rede. O cliente é atraído para a loja por meio de busca na internet e deve continuar tendo a experiência digital quando entra na revenda. É o que vai acontecer a partir da chegada dos novos modelos.

C/D Mas para isso é preciso ter produtos...

DP Vamos ter produtos mais relevantes, com design adaptado para o gosto do comprador brasileiro e sul-americano e com tecnologia de ponta. Voltaremos a ser referência no mercado. Nos últimos dez anos, perdemos o foco no cliente porque estávamos mais voltados para as decisões tomadas em Wolfsburg [sede do Grupo VW mundial]. Agora estamos empenhados em retomar este foco. Em 18 meses, com novos modelos e nova mentalidade, a imagem da VW vai ser completamente diferente.

C/D E o que o comprador pode esperar de novidades?

DP No primeiro trimestre de 2018 lançaremos o Virtus, o sedã derivado do Polo, mas com porte de Jetta a um preço menor. E além da picape, as novas gerações de Jetta e Golf também estão previstas. Fora isso, teremos SUVs para atender a todos os segmentos, a começar pelo T-Cross montado na mesma base MQB-A0 do Polo, previsto para 2018, passando pelo Tiguan, Touareg e talvez o Atlas.

C/D E o T-Rock, derivado do Golf?

DP O T-Rock não está nos planos. Mas vamos produzir mais um SUV para a América do Sul.

C/D A VW vai rever a política de preços?

DP Nós nunca teremos preço menor que os concorrentes, sempre cobraremos um pouco mais caro pelos nossos produtos. Mas vamos compensar isso com menores custos de manutenção ao longo do tempo. Começamos a prática com a Amarok, mas o Polo será referência em custo de manutenção acessível. Mas vamos lembrar que no segmento premium, o preço de etiqueta não é tão fundamental como no dos carros de entrada, como o Gol.

C/D O plano de renovação é mundial ou exclusivo do Brasil?

DP É uma orientação mundial, mas mais necessária no Brasil e nos demais países sul-americanos. Temos apenas 2,1% de participação de mercado na América do Sul, muito pouco para quem tem 30 ou 40 anos de atividade nos países do continente. Iremos investir em novos concessionários e em novos produtos para esses mercados.

C/D O senhor diz que vai preparar a VW para as três próximas gerações. Mas as futuras gerações tendem a ser avessas ao automóvel.

DP Para a próxima geração, mobilidade vai ser mais importante que a posse de um carro. Estamos estudando de que forma entregaremos conectividade e mobilidade para essa geração, um programa que deveremos implantar até 2025 em conjunto com outros parceiros.

C/D E em relação aos carros híbridos: há algum projeto em curso?

DP Dominamos a tecnologia, mas para oferecer carros híbridos no Brasil, primeiro precisamos entender a política do governo nesta área. Mas se o mercado tiver interesse nesse tipo de carro, iremos oferecer.

C/D Em 2002 o lançamento do Polo no Brasil foi considerado um marco, já que inaugurou aqui uma nova plataforma que exigiu grandes mudanças na linha de São Bernardo do Campo. A história se repetirá 15 anos depois?

DP A expectativa pode ser parecida, mas estamos falando de dois carros diferentes. O Polo de hoje é maior, mais equipado e com alta carga de tecnologia, a um preço comparativamente menor que o do Polo de 2002. A estratégia de posicionamento dos modelos também é completamente diferente. Com o novo Polo, vamos atender a um novo público.



O BÁSICO

O Polo básico de estimados R\$ 55 mil, com motor 1.0 aspirado, manterá a mesma configuração interna das demais versões, mas não contará com alguns recursos como a tela multimídia de 10,25 polegadas – em seu lugar, uma tela menor e com menos funções. O padrão dos bancos também é diferente e o volante não agregará teclas de comando



GERAÇÃO 6

Na Europa, o Polo é o segundo VW mais vendido, depois do Golf. Lançado em 1975, vendeu mais de 14 milhões de unidades somando as cinco gerações. Chegou ao Brasil em 2002 para estreiar a plataforma PQ-24, a mesma do Gol, mas não teve o sucesso esperado, apesar da construção refinada: saiu de linha em 2014, ainda como quarta geração, e teve a versão sedã que não foi bem aceita.

menda paradas periódicas quando detecta, pelas manobras ou ausência delas, mudanças no seu comportamento.

A versão avaliada não estava equipada com o Active Info Display, painel de TFT que permite que informações de bordo, velocímetro, conta-giros e os mapas de navegação sejam exibidos em 2D ou 3D. A tela retangular tem 10,25 polegadas, um pouco maior que um tablet Samsung Tab E. A resolução é de 1440 x 540 pixels, superior a imagens configuradas em formato Full HD. O painel analógico é outro que se parece com a peça que equipa o Golf, mas o espaço disponível é mais estreito para encaixar o conjunto. No console central há detalhes em Black Piano e os botões têm aros metalizados.

TÚNEL REBAIXADO

Na traseira há saídas de ar condicionado, um conforto até aqui exclusivo do Polo. Quem tem mais de 1,90m, normalmente se sente andando de bicicleta no banheiro quando tem de se acomodar como passageiro em carros compactos. No Polo há bom espaço, favorecido por outra mudança em relação ao carro europeu: a altura do túnel central, uma elevação que costuma incomodar o passageiro do

Durante a avaliação em pista, só pudemos ver o carro assim, com camuflagem externa. Também era proibido tirar fotos dos detalhes internos





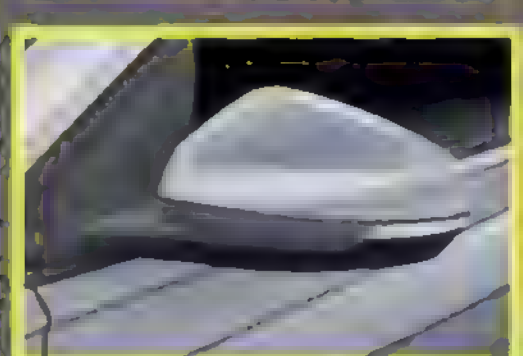
200TSI

O três cilindros turbo das versões mais caras do

Polo é basicamente o mesmo motor do Up e do Golf. Mas aqui ele foi calibrado para render 128 cv, ou 23 cv a mais que a potência do Up e 3 cv que a do Golf. É a maior potência conseguida por esse tipo de motor. É igualmente a primeira associação do TSI a um câmbio automático com conversor de torque. Tem funcionamento sem vibrações excessivas, apresenta valores de torque razoáveis em baixas rotações e se caracteriza pela elasticidade.

meio. No carro nacional, o túnel tem 10 cm de altura, mais baixo que o do carro alemão, mas ainda não sabemos quanto mais baixo: a VW trata as medidas como se fossem segredo de Estado. Além do maior conforto, há motivo técnico para tanto: aqui não está prevista a configuração com tração integral, que exige mais área livre para abrigar o sistema acoplado ao diferencial. Ou seja: Polo e seus derivados nacionais, incluindo o futuro SUV, o T-Cross, terão tração dianteira.

Para o motorista a posição de dirigir mantém o padrão VW com amplas regulagens de altura do assento e de distância e altura do volante. Mas é perceptível que a ancoragem do banco mudou. Na posição mais baixa do as-



Para o lançamento do Polo, a VW está trabalhando com o modelo de design e marketing da marca europeia, com LEDs nas lanternas traseiras



FAMÍLIA POLO

Nas páginas anteriores, você conheceu o Virtus, o sedã que será lançado no começo de 2018. Mas saiba que ele não será o único integrante da família Polo: depois dele chegará o T-Cross, a resposta tardia da VW para o fenômeno EcoSport, e a picape com estilo da Fiat Toro. O T-Cross não terá o mesmo design ousado do T-Roc, o crossover derivado do Golf que você vê na foto acima. O T-Roc, a propósito, nem será lançado no Brasil em seu lugar, a VW criará um equivalente para ser vendido na América do Sul e com o qual tentará conter o avanço do Honda HR-V. "Terá mais cara de SUV que de crossover", confirma uma fonte. Em relação à picape, sabe-se que ficará entre Saveiro, que perderá as versões mais caras, e a Amarok, terá tração dianteira, cabine dupla e capacidade de carga abaixo de 1 tonelada. E o resto da linha? A chegada do Polo e seus derivados deve alterar o portfólio da marca e o que se tem como certo até aqui é que o Gol, com produção restrita a Taubaté (SP) sobreviverá apenas nas versões básicas para seguir como carro de entrada, o Up será mantido com as mesmas versões e, no andar de cima, o Golf continuará sendo produzido em São José dos Pinhais (PR) acompanhando as alterações promovidas na Europa. Jetta, como você viu nas páginas anteriores, ganha personalidade própria. Faltou algum carro? Sim: o Fox. O modelo tem futuro incerto. Se sobreviver, será apenas na versão aventureira CrossFox. Mas achamos improvável.

sento, você está um pouco mais alto do que sempre esteve em um VW.

CHOQUE PATROCINADO

O porta-malas de 351 litros só perde para o Pit, com seus 363 litros. Na tampa traseira, cuja abertura é feita por chave e não pelo logotipo central como na Europa, nota-se outro sinal de capricho: o triângulo de sinalização é acomodado em compartimento próprio, como nos Mercedes-Benz.

Desenvolvida no Brasil com aços especiais, alguns conformados a quente para aumentar a rigidez, a plataforma MQB apresenta outra virtude: a segurança. Testes de colisão promovidos no laboratório da fábrica deram à Volkswagen a

VW POLO

PREÇO:

R\$ 55.000 a

R\$ 80.000 (est)

MOTOR: Dianteiro, transversal, 1.0 3 cil. asp. (82 cv), 1.0 3 cil. turbo (128 cv), 1.6 4 cil. asp. (120 cv)

TRANSMISSÃO:

Automática, 6 marchas ou manual 5 marchas, tração dianteira

SUPENSÃO D/T:

McPherson / eixo de torção

FREIOS: Discos ventilados / discos sólidos

PORTA-MALAS:

351 litros

certeza de que o Polo receberá nota máxima em todos os itens nos ensaios de impacto promovidos pelo Latin Ncap – tanto que a marca patrocinará o crash test do modelo naquela entidade para divulgar o resultado durante o lançamento. Nos testes internos, o Polo foi submetido a colisão frontal a 64 km/h, colisão lateral a 50 km/h e lateral contra o poste (em que o objeto fixo atinge a coluna central) a 29 km/h. Como suporte, todas as versões do Polo terão quatro airbags – dois frontais e dois laterais.

Entre tantas questões não reveladas pelo fabricante, uma delas pode ser decisiva para o sucesso ou não do carro: o preço. David Powels, o comandante da VW no Brasil e na América do Sul (veja entrevista nas páginas anteriores), adianta que o Polo não será o compacto mais barato. Mas promete compensar com atraentes custos de manutenção. De nossa parte, apostamos na faixa entre R\$ 50 mil e R\$ 80 mil, conforme as versões. Mais que isso, o novo Polo pode ter destino parecido com aquele belo carro de quarta geração que primava pela qualidade, mas pecava pelo preço. -

IN TESTE

KWID, 0

**HYUNDAI
HB20
COMFORT**



**RENAULT
KWID
INTENSE**



PENETRA

FORD
KA SE

CHEVROLET
ONIX JOY



Sensação do momento, Renault Kwid tenta a sorte no degrau acima

O Renault Kwid tem rivais declarados: VW Up e Fiat Mobi. Só que agora o subcompacto de R\$ 39.990 encara um desafio maior. Colocamos ele frente a frente com os hatches compactos mais vendidos do Brasil. Se você acha que ele vai mal na empreitada, confira as páginas a seguir!

por Raphael Panaro
arte Pablo Gonzalez



4º
Lugar
FORD
KA

O HATCH DA FORD se consolidou no segmento de hatches compactos. Atualmente é a terceira força entre os mais vendidos no Brasil – atrás de Chevrolet Onix e Hyundai HB20. Se o design não é um dos seus pontos fortes (uma reestilização vai aparecer em breve), o Ka compensa com a boa dinâmica e o melhor consumo frente aos concorrentes colocados aqui.

O compacto lançado em 2014 trouxe o motor 1.0 três cilindros mais potente da categoria e boas soluções, como a correia embebida em óleo e as polias desbalanceadas para reduzir a vibração natural dos tricilíndricos. E deu certo. O funcionamento é muito suave e, quando requisitado, emite aquele ronquinho característico.

A força dos 85 cv só aparece quando o conta-giros está acima das 3.000 rpm – muito por conta do torque de 10,7 mkgf surgir em sua totalidade a tardias 5.500 rotações. Na estrada a falta de fôlego é mais sentida e, mesmo com 85 cv, este 1.0 sofre nas retomadas – principalmente se você estiver acima de 80 km/h. Em percursos mais íngremes prepare o braço direito para reduzir algumas marchas.



O Ka deve ser
reestilizado em breve.
Modelos camuflados
já rodam em testes
nas estradas
brasileiras



TESTES

O Ka é valente e suporta bem as ondulações e os buracos das ruas. A posição de comando não é tão alta quando nos outros hatches e os bancos, além de terem a densidade correta da espuma, abraçam quem vai ao volante. A direção elétrica, por sinal, tem bom *feeling*. Outro ponto alto do modelo é o consumo. Em nossos testes de pista foram registrados 11,5 km/l em trecho urbano e 13,3 km/l no rodoviário – com etanol no tanque.

Mas com tantos elogios como o Ka ficou em último? Bom, alguns quesitos depõem contra. A começar por onde mais importa para quem vai comprar um carro de entrada: o bolso. O representante da Ford é o que demanda a maior quantia de dinheiro (R\$ 44.290) e também é um

KA
[+] POSIÇÃO
DE CONDUÇÃO,
MOTOR, CONSUMO
[-] ACABAMENTO,
MANUTENÇÃO,
PORTA-MALAS
[=] VAMOS
ESPERAR O
FACELIFT

dos mais dispendiosos na hora da manutenção. A revisão até os 60 mil quilômetros custa mais de R\$ 3.200 – a do Kwid não chega a R\$ 1.500. O porta-malas, de 257 litros, fica devendo frente aos rivais que tem 300 litros – ou perto disso.

Outro problema do Ka não dói no bolso, mas os olhos. O acabamento fica devendo. Os plásticos não transmitem qualidade e a montagem das peças tem folgas. O painel de instrumentos é um caso à parte. Parece que os grafismos foram feitos pela mesma máquina que personaliza as camisas de futebol.

Ao menos o Ka de entrada se equipara nos itens de série: rodas de aço, vidros elétricos dianteiros, trava elétrica, chave canivete, ajuste de altura da coluna de direção, cinto de segurança de três pontos e apoio de cabeça na traseira para todos os ocupantes, indicador de troca de marcha no painel para redução do consumo de combustível e abertura elétrica do porta-malas. O Ka SE ainda traz o som My Connection, com USB e Bluetooth, e a arquitetura dos Ford antigo com teclado numérico no painel. Vamos esperar o facelift no ano que vem para ver se Ka consegue galgar algumas posições no próximo comparativo.



Para custar mais barata, a versão Joy não adota o facelift do restante da linha. Problema é que o preço só aumenta...

HÁ POUCO MAIS de um ano quando a alcunha Joy retornou à gama de modelos da Chevrolet – nas carrocerias de Onix e Prisma –, o preço não era dos menores, a manutenção era (e continua cara), mas o custo/benefício poderia ser um atrativo para o hatch que passou a ser a porta de entrada da marca. E, lembre-se, o carro mais vendido no País. A versão foi a única que não aderiu ao facelift da linha e, por isso, manteve o valor de partida abaixo dos R\$ 40 mil. Ou mais precisamente R\$ 38.990.

O problema agora é que pouco tempo se passou e a Chevrolet remanejou o preço em mais de R\$ 2.700. Atualmente o Onix Joy vale R\$ 41.690 e o custo/benefício que poderia pegar aquele comprador com escorpião no bolso vai diluindo...

E o aumento na pedida não é resultado de alterações na configuração. Por fora, o Joy continua com a estética de quando foi lançado lá em 2013. Já o interior parece de uma época bem mais antiga. A luz do painel de instrumentos digital é laranja. Os comandos dos vidros elétricos dianteiros são (mal) localizados no meio do console central embaixo do freio de mão. Ajustar os retrovisores? Tem que ser por meio daquela famosa alavanquinha.

ONIX
[+] ISOLAMENTO
ACÚSTICO,
CÂMBIO,
CONSUMO [-]
COMPUTADOR DE
BORDO, DESIGN,
MANUTENÇÃO
[-] O MAIS
VENDIDO NEM
SEMPRE É O
MELHOR

ALTERNATIVO

Quando você roda com o Onix as coisas começam a melhorar. A palavra Eco que agora acompanha o motor 1.0 SPE/4 faz diferença. Os engenheiros redesenharam bielas, pistões e anéis, que ficaram mais leves. O módulo eletrônico, responsável por controlar as diversas funções do motor, está 40% mais rápido e potente. O óleo lubrificante foi trocado por um de menos viscosidade.

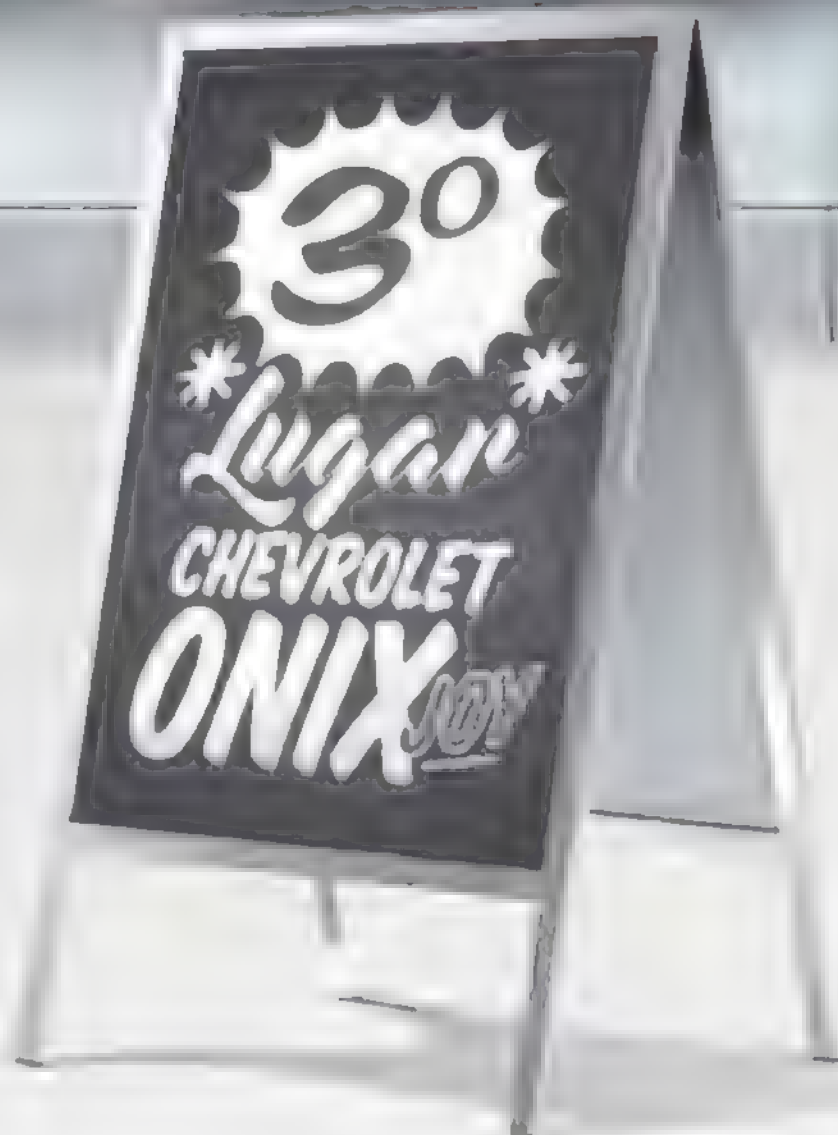
O resultado é um funcionamento menos áspero, menos ruidoso e mais econômico. O InMetro deu Nota A e registrou médias de 12,9 km/l na cidade e 15,3 km/l na estrada com gasolina. Com etanol no tanque os números são 9,1 km/l e 10,8 km/l, respectivamente. Não pudemos aferir o consumo porque a ver-



são Joy não traz computador de bordo completo. Outro fator importante para essa eficiência é a transmissão manual de seis marchas, com engates macios e quase tão precisos quanto a dos Volkswagen. A marcha extra ainda ajuda na diminuição do ruído em altas velocidades.

Não espere, no entanto, desempenho. O motor de 80 cv é o que parece fazer mais força para mover os 1.011 kg. Em baixas rotações a morosidade torna conta. O despertar é somente acima das 2.500 rpm. A direção elétrica tem boa calibração: fica leve em manobras e mais pesada conforme a velocidade sobe. Adicione a isso a suspensão recalibrada (1 cm mais baixa) e tenha um carrinho bom de dirigir.

Se você quiser ouvir música será preciso gastar uma gracinha extra. My Link? Nem pensar. A Chevrolet não oferece a moderna central multimídia nem como opcional para essa configuração. A saída é um sistema alternativo com DVD, TV, USB e Bluetooth oferecido como acessório. São R\$ 2.500 adicionais, interface duvidosa e respostas lentas aos comandos. O custo mais uma vez supera o benefício.





2º
* Lugar *
RENAULT
KWID



COM O KWID não há meio-termo. É oito ou oitenta. Ele é o melhor em diversos quesitos e o pior em outros. Essa bipolaridade rende o segundo lugar neste comparativo e mostra que sim, o recém-lançado Renault chega não só para botar uma pulga atrás da orelha de quem tem interesse em Fiat Mobi e VW Up – seus concorrentes naturais na fita métrica e preço –, mas também tem estofa para brigar no andar de cima.

A primeira (e óbvia) credencial é o preço. A versão topo de linha chega a ser quase R\$ 5 mil mais em conta que a básica do concorrente mais caro. Se você optar pelo financiamento do modelo, a garantia sobe para 5 anos e se iguala ao HB20, um dos melhores no quesito. As revisões são de longe as mais baratas. O porta-malas de 290 litros só perde para os 300 litros do Hyundai. A lista de equipamentos com quatro airbags de série, vidros e ajuste dos retrovisores elétricos e central multimídia com GPS integrado ajudam o Kwid a chegar nesta posição.

O motor três cilindros 1.0 SCe, que desenvolve 70 cv quando você aperta o pedal da direita, por si só não chama tanta atenção. Mas quando você alia ao baixíssimo peso – são 798 kg –, o resultado é bastante interessante. São 13,9 s para vencer o o



O Kwid Intense traz faróis de neblina, capa dos retrovisores e rodas de aço escurecidas, além do limpador traseiro



a 100 km/h – os rivais superam os 14 s. O Kwid é bem honesto para andar na cidade apesar do torque de 9,8 mkgf só aparecer a tardias 4.250 rpm. O câmbio manual de cinco marchas com relações curtas ajuda na esperteza. A média de consumo passa dos 10,5 km/l em ciclo combinado.

ERGONOMIA

O subcompacto também não vai raspar em valetas e suporta bem desníveis e lombadas. A Renault coloca o carro a 18 cm do chão – uma das razões para ser chamado de “SUV” dos compactos. Número maior que o utilitário Honda HR-V, com 17,7 cm. O Fiat Mobi Way, no entanto, também é alto: 17,1 cm.

Levando em consideração que ele é de uma categoria inferior aos rivais aqui escalados, o espaço é bem resolvido para

KWID
[+] ITENS DE SÉRIE, MANUTENÇÃO, PREÇO
[-] ACABAMENTO, ISOLAMENTO ACÚSTICO
[=] DÁ PARA INCOMODAR GENTE GRANDE

quatro ocupantes. Reze apenas para o motorista não ter mais de 1,85 m. Caso contrário, quem sentar atrás dele terá seus cambitos esmagados quando ele ajustar o banco.

Aí começam os problemas do Kwid. Ele é muito estreito. Os 1,58 m de largura já são menores que o 1,63 m de Up e 1,64 m do Mobi. Frente aos hatches compactos essa diferença fica ainda mais cristalina. Dois corpos mais avantajados nos bancos da frente se esbarram. O carona ainda vai com o braço/ombro encostado na coluna B.

Para custar o que custa a Renault teve de fazer algumas exceções no Kwid. Esqueça a origem indiana, as rodas presas por apenas três parafusos ou o para-brisa com um só limpador. O isolamento acústico é ineficaz, os bancos têm assentos finos, os freios são sólidos na dianteira – único na categoria – e o efeito do vento é perceptível acima dos 100 km/h. Por mais que o acabamento da configuração Intense traga partes em preto brilhante no painel ou uma firula nas portas, a economia em um plástico de melhor qualidade fica aparente. As borrachas de vedação das portas são únicas: a mesma veda a parte interna e externa. O objetivo desde o começo foi economizar.



O desenho do Comfort é mais simples que o de versões mais caras. Mesmo assim o HB20 ainda tem no design seu apelo de venda

A HISTÓRIA DO SUL-COREANO radicado em Piracicaba (SP) é mais duradoura que a do conterrâneo cantor Psy. Lembra dele? Aquele do hit Gangnam Style que só fez essa música e desapareceu? Pois é. O Hyundai HB20 mais uma vez leva um comparativo da C/D. Mesmo com cinco anos nas costas e uma leve reestilização, o hatch mostra que a marca acertou de primeira no gosto dos brasileiros – é segundo carro mais vendido do País. Como de praxe o HB20 vence pela regularidade nos itens avaliados. Ganha em boa parte dos quesitos (acabamento, espaço, ergonomia, direção, porta-malas, suspensão qualidade construtiva) e chega muito perto em outros (desempenho, ruído, câmbio, retomadas).

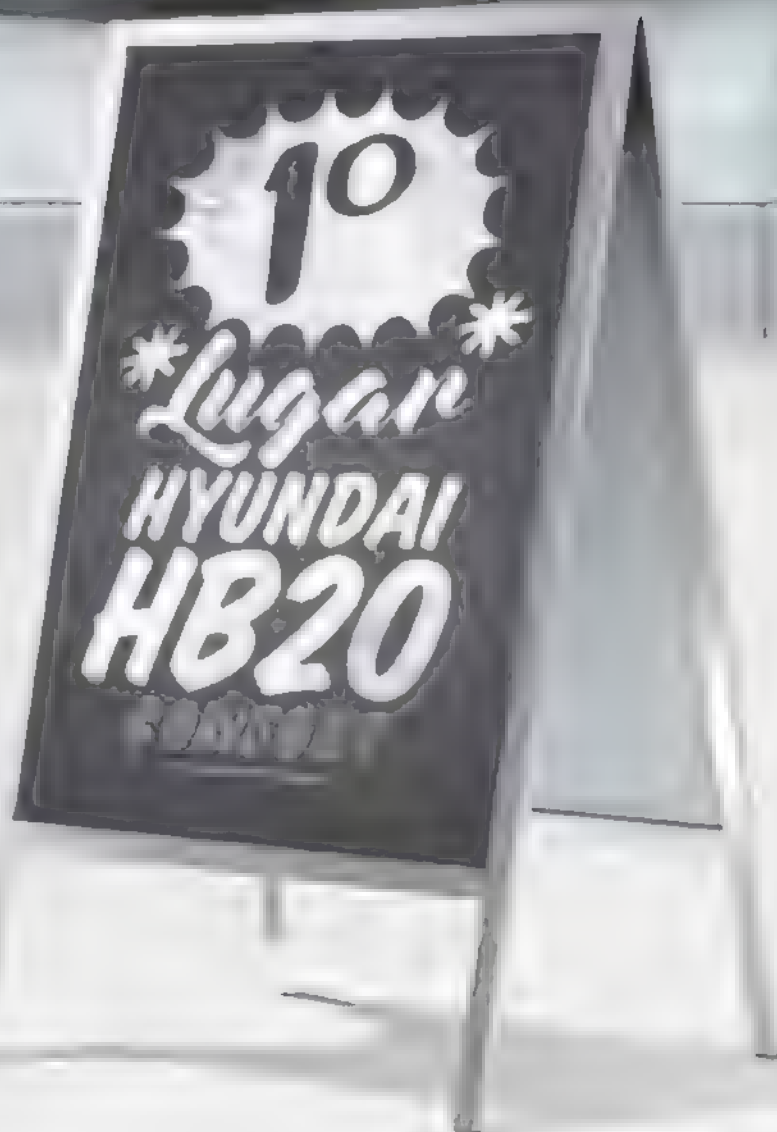
Vamos começar falando do HB20 como veículo, no qual ele é melhor. O motorista vai bem instalado mesmo que o ajuste de altura do banco seja mentira (só regula a inclinação). Todos os comandos do carro estão nos seus devidos lugares e o quadro de instrumentos, bonito e legível, nem parece de um modelo de entrada. Traz computador de bordo completo com autonomia, consumo médio, instantâneo, hodômetro parcial tempo de via-

HB20

[+] ACABAMENTO,
MOTOR, DINÂMICA
[-] CONSUMO,
MULTIMÍDIA
[=] O REINADO
CONTINUA

gem e aviso de revisão. Essa última, inclusive, só perde para o Kwid em termos de valor. O acabamento tem plásticos com encaixes bem ajustados e texturas agradáveis com formatos até presentes nos Hyundai importados. Atrás, o espaço é bom para duas pessoas. Todas as portas têm dupla vedação. É parte da explicação para o hatch ter bons números de ruído interno, mas não se resume a isso: o HB20 tem construção esmerada e com peças de excelente qualidade.

Até a linha 2017 o HB20 mais básico sequer tinha opção da central blueMedia. O rádio, por sua vez, é completo: Bluetooth, USB e comandos no volante. Na gama 2018 a Hyundai adicionou o sistema multimídia com tela tátil de 7" e nem cobra muito por isso: R\$ 1.550.



TESTE

Por fora, lembra um pouco o rival Joy. Algumas versões mais em conta recebem parte do facelift que a linha ganhou ano passado. No caso da Comfort 1.0, chegaram somente a grade hexagonal com borda cromada e os faróis de máscara negra. Os faróis e lanternas com novo desenho ficam restritos às configurações que você tem que tirar mais de um escorpião do bolso.

O HB20 é um claro exemplo que os números de potência e torque dizem pouco sobre o comportamento do veículo. Não é o mais potente, não é o mais rápido e não tem o maior torque. Porém é o mais desenvolvido e quem menos acusa a falta de força. Isso é notável nas saídas de semáforos e em retomadas, muito conveniente para quem encara o anda-e-para do dia a dia.

O 1.0 três cilindros tem roncos e vibrações peculiares. A sede também é peculiar: 8,9 km/l na cidade. O HB20 ainda tem direção hidráulica em vez da elétrica dos concorrentes. Muito assistida, se torna demasiadamente leve conforme o carro ganha velocidade e não passa a resposta precisa do que acontece nas rodas. Precisa mesmo foi a Hyundai. »

CHEVROLET ONIX JOY

www.chevrolet.com.br

Preço básico: R\$ 41.690 / Preço testado: R\$ 44.190

HYUNDAI HB20 COMFORT

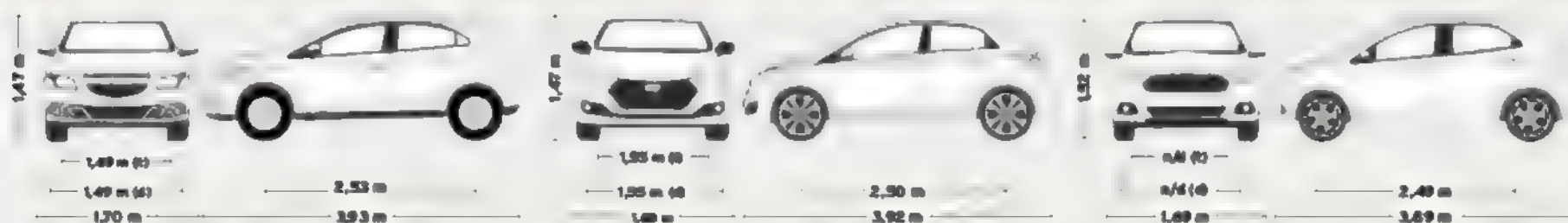
www.hyundai.com.br

Preço básico: R\$ 43.000 / Preço testado: R\$ 45.000

FORD KA SE

www.ford.com.br

Preço básico: R\$ 44.290 / Preço testado: R\$ 46.290

**DADOS DE FÁBRICA**

	CHEVROLET ONIX JOY 1.0	HYUNDAI HB20 COMFORT 1.0	FORD KA SE 1.0	RENAULT KWID INTENSE 1.0
MOTOR				
TIPO	Diant., transv., 4 cil. em linha, 10, 8V, aspirado, flex	Diant., transv., 3 cil. em linha, 10, 12V, aspirado, flex	Diant., transv., 3 cil. em linha, 10, 12V, aspirado, flex	Diant., transv., 3 cil. em linha, 10, 12V, aspirado, flex
CILINDRADA	999 cm³	998 cm³	997 cm³	999 cm³
DIÂMETRO X CURSO	71,1 mm x 62,9 mm	71 mm x 64 mm	71,9 mm x 61,8 mm	71 mm x 64 mm
TAXA DE COMPRESSÃO	12,6:1	12,5:1	12,1:1	12,0:1
POTÊNCIA	80 cv a 6.400 rpm (E)	80 cv a 6.200 rpm (E)	85 cv a 6.500 rpm (E)	70 cv a 5.500 rpm (E)
TORQUE	9,8 mkgf a 5.200 rpm (E)	10,2 mkgf a 4.500 rpm (E)	10,7 mkgf a 5.500 rpm (E)	9,8 mkgf a 4.250 rpm (E)
TRANSMISSÃO/DIREÇÃO				
CÂMBIO	Manual, 6 marchas, tração dianteira	Manual, 5 marchas, tração dianteira	Manual, 5 marchas, tração dianteira	Manual, 5 marchas, tração dianteira
RELAÇÃO DE MARCHAS	4,270:1	3,727:1	3,846:1	3,769:1
	2,350:1	2,056:1	2,038:1	2,048:1
	1,480:1	1,289:1	1,281:1	1,290:1
	1,050:1	0,964:1	0,951:1	0,949:1
	0,800:1	0,774:1	0,765:1	0,791:1
	0,670:1	0,363:1	0,365:1	0,378:1
DIÂMETRO DE GIRO	10,9 m	10,9 m	9,6 m	10,0 m
SUSPENSÃO				
TIPO (D/T)	Independente McPherson / Eixo de torção	Independente McPherson / Eixo de torção	Independente McPherson / Eixo de torção	Independente McPherson / Eixo rígido
FREIO, RODAS E PNEUS				
FREIOS (D/T)	Discos ventilados / tambores	Discos ventilados / tambores	Discos sólidos / tambores	Discos sólidos / tambores
RODAS (D/T)	14 x 5	n/d	n/d	14 x 5,5
PNEUS (D/T)	185/70 R14	175/70 R14	175/65 R14	165/70 R14
PESO/CAPACIDADE				
PESO	1.011 kg	990 kg	997 kg	798 kg
PESO/POTÊNCIA (E)	12,6 kg/cv (E)	12,4 kg/cv (E)	11,7 kg/cv (E)	11,4 kg/cv (E)
PESO/TORQUE (E)	103,1 kg/mkgf (E)	97,0 kg/mkgf (E)	93,2 kg/mkgf (E)	81,4 kg/mkgf (E)
TANQUE	54 litros	50 litros	52 litros	38 litros
PORTA-MALAS (VDA)	289 litros	300 litros	257 litros	290 litros
EQUIPAMENTOS				
ABS	Série	Série	Série	Série
AIR BAGS	Série	Série	Série	Série
AR-CONDICIONADO	Série	Série	Série	Série
BANCOS DE COURO	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Não disponível
CONT. AUT. DE VELOCIDADE	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Não disponível
CONT. DE ESTABILIDADE	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Não disponível
FARÓIS DE NEBLINA	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Série
RODAS DE LIGA LEVE	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Não disponível
SENSOR DE CHUVA	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Não disponível
SENSOR / CÂMERA DE ESTACIONAMENTO	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Série
TETO SOLAR	Não disponível	Não disponível	Não disponível	Não disponível
SEU BOLSO				
GARANTIA	3 anos	5 anos	3 anos	3 anos
CONCESSIONÁRIAS	600+	200+	550+	300+
SEGURO*	R\$ 2.500	R\$ 3.300	R\$ 3.800	R\$ 1.478
REVISÕES ATÉ 60.000 KM	R\$ 3.274	R\$ 2.834	R\$ 3.272	R\$ 2.215

RENAULT KWID INTENSE

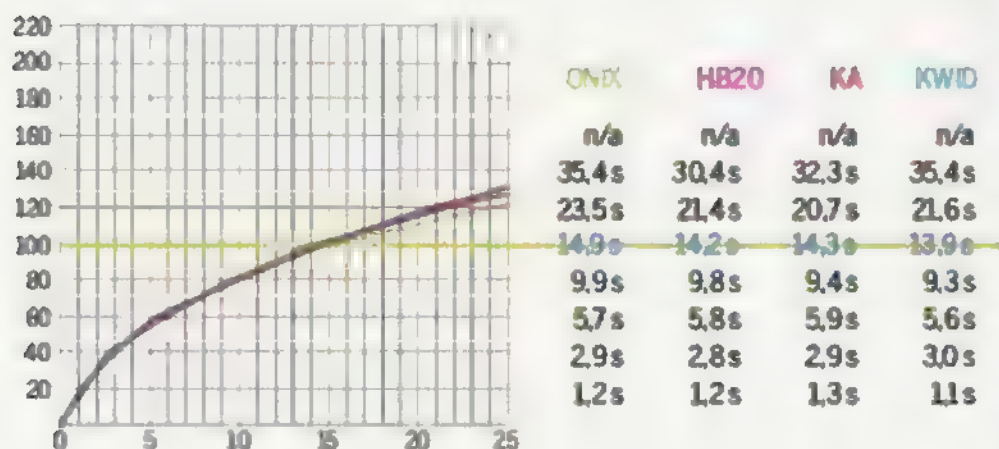
www.renault.com.br

Preço básico: R\$ 35.990 / Preço testado: R\$ 35.990



TESTE CAR AND DRIVER

	CHEVROLET ONIX	HYUNDAI HB20	FORD KA	RENAULT KWID
ACELERAÇÃO				
0 A 100 KM/H	14,9 s	14,2 s	10,7 s	13,9 s
0 A 100 KM/H A ZERO	18,1 s	18,8 s	13,5 s	16,8 s
0-400 M	16,7 s	19,1 s	17,7 s	19,0 s
0-1000 M	36,4 s	36,1 s	31,9 s	36,8 s
VELOCIDADE MÁXIMA*	167 km/h	160 km/h	166 km/h	156 km/h



RETONADA DE VELOCIDADE				
20-40 KM/H	2,9 s	3,5 s	3,1 s	3,2 s
40-80 KM/H	9,2 s	9,6 s	9,6 s	8,6 s
80-120 KM/H	16,7 s	15,7 s	16,5 s	15,7 s
100-120 KM/H	12,4 s	13,1 s	14,0 s	17,5 s

FREIAGEM				
100-0 KM/H VAZIO	43,6 m	43,6 m	44,9 m	41,1 m
80-0 KM/H VAZIO	28,8 m	30,8 m	30,1 m	25,2 m
60-0 KM/H VAZIO	16,4 m	15,8 m	17,6 m	14,4 m

RUIDO INTERNO				
MARCHA LENTA	38,0 dB	39,0 dB	35,0 dB	44,0 dB
60 KM/H	55,0 dB	57,0 dB	60,0 dB	62,0 dB
120 KM/H	68,0 dB	67,0 dB	68,0 dB	71,0 dB

CONSUMO COM ETANOL				
URBANO	9,1 km/l	8,9 km/l	11,5 km/l	9,0 km/l
RODOVIÁRIO	10,8 km/l	10,9 km/l	13,3 km/l	12,5 km/l
AUTONOMIA NA ESTRADA	583 km	545 km	678 km	475 km

NOTAS DO TESTE

- O Renault Kwid é o único a usar um eixo rígido na suspensão traseira, o que o faz menos estável em velocidades acima dos 120 km/h e mais suscetível a ventos laterais
- Com as mudanças no motor, os números de ruído interno do Chevrolet Onix ficaram, em média, 2dB menores que o modelo anterior.

NOTAS C/D

	1º	2º	3º	4º
	HB20	KWID	ONIX	KA
BOLSO				
Preço	40	37	40	36
Itens de série	20	17	20	18
Garantia	10	10	10	6
Manutenção	30	24	30	22
Subtotal	100	88	100	82
VEÍCULO				
Conforto motorista	10	10	7	9
Conforto banco traseiro	5	4	3	5
Ergonomia	10	10	8	8
Acabamento interno	15	15	12	14
Qualidade de construção	15	15	12	14
Porta-malas	10	10	9	9
Estilo interno	15	15	13	13
Estilo externo	20	20	18	17
Multimídia	10	6	10	8
Subtotal	110	105	97	95
CONJUNTO MECÂNICO				
Motor	20	19	18	19
Câmbio	20	19	18	20
Direção	20	20	18	18
Suspensão	20	20	18	20
Freios	20	20	17	20
Subtotal	100	98	89	96
PISTA				
Aceleração	15	14	15	13
Retomada	20	19	18	20
Frenagem	15	14	15	14
Ruído	10	9	7	10
Consumo	40	37	38	37
Subtotal	100	93	93	94
EXPERIÊNCIA				
Diversão ao volante	25	25	24	21
Status	25	25	23	23
Subtotal	50	50	47	44
TOTAL	450	434	426	414

E o Argo?

O mais recente lançamento da Fiat não entra nesse comparativo por alguns motivos. O primeiro deles é o preço. A versão de entrada, Drive 1.0, custa quase R\$ 47 mil. O número de vendas também entra nesse argumento, em seu melhor mês, o hatch emplacou pouco mais de 3 mil unidades. O líder Onix registra 14 mil unidades/mês e o Ka, 10 mil/mês.





O Civic Type R, o mais novo pequeno-gigante japonês, enfrenta dois ronins de facções rivais: WRX STi e 370Z

por Brendan Mcaleer _fotos Dw Burnett



Choque DE CLÃS



GUERREIROS. No auge das batalhas do Japão feudal, os soldados rasos usavam a marca de seus clãs, enquanto um samurai de elite tinha sua própria insígnia. Foi assim que, séculos mais tarde, três ronins chegaram a uma solitária estrada rural com símbolos lendários: Z, STI e Type R. Foi este último, aliás, quem convocou esta exibição. Até então fruto proibido no lado de cá do Atlântico, o Civic Type R pela primeira vez o atravessa, carregando não apenas o fardo da expectativa

dos fãs da Honda, mas também o orgulho de uma nação. E, antes que você pergunte, saiba que não: não, o Type R não virá para o Brasil. Para tentar compensar, a Honda promete trazer a versão Si, mais mansa, possivelmente na configuração cupê. Previsão de desembarque: 2018. O fato é que, com o Lancer Evolution morto e enterrado, um novo Toyota Supra a alguns anos de distância, e um Mazda RX-9 sendo pouco mais que um desejo fervoroso, o Type R é o mais novo esportivo japonês acessível nos últimos anos (ainda que seja produzido na Inglaterra). É uma carga pesada para um hatch, especialmente um que seja, teoricamente, limitado pelo layout de tração dianteira de um carro econômico.

Para testar sua capacidade, dois desafiantes deram as caras no despertar do R. Nissan, Subaru e Honda são facções rivais, o daimiô dos tempos modernos, cada um despejando pilhas de crossovers em todo o mundo. Cada uma delas tem seu samurai, que representa o espírito marcial

da marca. Com o 370Z, é o koryu, o estilo tradicional: tração traseira, motor dianteiro e uma história de quase meio século. O Z foi o primeiro esportivo japonês que os ocidentais levaram a sério. Depois, o sonho dos anos 1990 permaneceu vivo na Subaru com seu especial de rali, o WRX STI. Uma asa grande na traseira, um scoop no capô, tração integral e pintura azul para remeter à equipe de fábrica nos ralis. Tudo o que o dono precisa é de um boné da 555 e uma camiseta com a cara de Colin McRae estampada. E um pouco de lama nos para-lamas.

Três formas diferentes de colocar a potência no chão, três espadas empunhadas em nome da honra corporativa. No Hagakure, o guia de conduta dos samurais, o autor Yamamoto Tsunetomo escreveu: "Se você for morto na batalha, deve estar disposto a ter o seu cadáver encarando o inimigo." Que assim seja.

PURA ENGENHARIA

O local é uma montanha-russa de mão dupla sinuosa e entrelaçada a Leste de Notre-Dame-de-la-Merci, no Quebec, Canadá. A qualidade do asfalto varia da suavidade à escamação, e há até mesmo alguns pedriscos nas tangências. As subidas cegas sobram. A região parece um

campo de batalhas incomum para as máquinas do Leste, mas a província de relevo montanhoso, dos lagos interrompidos e das Montanhas Laurencianas também é excelente para acelerar. Foi onde Gilles Villeneuve desenvolveu sua habilidade. O panorama está mais para uma corrida de canoas que para um lago koi, mas como campo de provas para golpes na direção e engenharia pura, é difícil encontrar lugar melhor.

O Civic Type R chega vestido para a batalha com sua vistosa armadura aerodinâmica





O Type R mostrou-se impiedoso na estrada, apontando com precisão nas curvas. Finalmente as palavras Honda e torque começaram a se encaixar



O Type R se mostrou impiedoso nessa estrada. O carro aponta com precisão e imediatismo. A direção com relação variável fica mais direta à medida em que o ângulo de viragem aumenta. O ponto-chave da suspensão é um arranjo de eixo duplo. Não são braços sobrepostos como nos antigos Honda, mas uma torre com uma manga de eixo especial que modifica a geometria da direção para evitar o esterçamento por torque. Isso combinado ao diferencial de deslizamento limitado com engrenagens helicoidais, resulta em na capacidade do Type R em despejar potência a qualquer momento e em qualquer lugar. É preciso apenas um pouco de paciência com o acelerador na saída das curvas. Experimentei antecipar cada vez mais a retomada de aceleração, e o Type R simplesmente disparava todas as vezes.

A sensibilidade inicial da direção não é muito viva, mas o Honda despacha os setores mais travados sem puxar a direção. Um carro torcido e de tração dianteira não deveria ser assim preciso, mas este é.

Honda e torque são palavras que geralmente não se encaixam na mesma frase. Os motores de quatro cilindros da fabricante sempre foram obras-primas com limites de rotação estridentes, mas a maioria deles teria problemas para abrir a tampa de um vidro de conservas.

O coração do Type R, fabricado nos EUA, tem duas tradições americanas. Primeiro ele tem uma pegada forte em baixas rotações. Algo como 40,7 mkgf a 2.500 rpm. Isso causa uma ótima primeira impressão, como um aperto de mãos firme, e também torna o Type R mais tratável na pista se comparado com os Honda de outrora. A segunda tradição é subestimar a capacidade do carro. O motor 2.0 turbo tem 310 cv declarados, a 6.500 rpm. Testes independentes no dinamômetro mostraram o carro produzindo quase 305 cv nas rodas. Em algum lugar Soichiro Honda e o lendário trapaceiro Smokey Yunick estão se cumprimentando.

O Civic ficou quase irreconhecível com um spoiler, um scoop no capô,

splitter frontal, respiros nos para-lamas, geradores de vórtice no teto, aletas nos para-lamas, e um escape com três saídas que imita o da F40. A Honda garante que cada um destes elementos é funcional, mas o efeito geral é de um pancadão visual.

Ao menos o carro não roda como um modelo preparado. Apesar das rodas de 20 polegadas e molas dianteiras com o dobro da carga do Civic comportado, o Type R se sai bem mesmo nas estradas mais maltratadas de Montreal, desde que os amortecedores controlados eletronicamente estejam ajustados no modo Comfort. O crédito, em parte, é do monobloco do Civic. A Honda diz que o Civic hatch já é bastante rígido, e ele mostra bem isso, mas o Type R é ainda mais encorpado, graças à adoção de adesivos estruturais em vários pontos críticos.

O LABRADOR

Os bancos com bastante apoio são confortáveis e o porta-malas não foi comprometido pela barra de amarração ou acessórios de valor duvidoso. Se ele não parecesse algo vindo de um filme de *Velozes e Furiosos* dirigido por Michael Bay, daria até para dizer que o Type R é sensato. Quando encontrei nossa equipe de foto, que chegou no STI, já estava tão impressionado pelo desempenho do Type R quanto por seu visual. Enquanto voltávamos para a estrada para fazer uma foto ao por-do-sol, o Subaru fez seu trabalho.

O motor 2.0 turbo do Type R tem forte pegada em baixas rotações, um avanço e tanto para um Honda. Por dentro, a simplicidade que falta na aparência externa do esportivo





O STI é o cão labrador dos carros rápidos: divertido, imprevisível e adorável

mais contente na lama. Como eu disse, ele é um labrador.

Na perseguição ao Honda no laço de duas pistas, o STI parece um ou dois degraus abaixo em termos de tempo. Ele também não disfarça a origem humilde, com posição de pilotagem alta demais e uma rolagem considerável. A disparidade de potência parece muito maior que o único cavalo-vapor indicado pela ficha técnica, talvez porque o da Honda seja subestimado, mas também porque os 309 cv do Subaru precisam carregar 180 kg a mais e girar um sistema de tração integral. E o STI, embora tenha duas rodas a mais trabalhando, precisa de mais paciência com o acelerador. Ele também quer sub-esterçar mais; é preciso usar trail braking para fazê-lo girar.

Ao arrancar com o STI, o ruído do cascalho sob os pneus e a batida descompassada do borbulhar do motor boxer colocaram um sorriso instantâneo na minha cara. Já tive alguns Subaru com a pressão do turbo aumentada, e não consigo deixar de adorar as características do STI acima de 4.000 rpm. A direção hidráulica dança nas minhas mãos logo nas primeiras ondulações da pista.

O Subaru STI é o labrador dos carros rápidos: divertido, um tanto imprevisível e adorável. Quando ele estava em guerra com o Lancer Evo, o Mit sempre era a melhor escolha para o asfalto, mas ele volta e meia parecia sem graça. O STI bebe muita gasolina, solta pipocos pelo escape e é sempre o

Com duas rodas a mais trabalhando, o STI exige um pouco mais de paciência com o acelerador





FOTO MATT TIERNEY

Apesar de tudo isso, estou contente ao volante. O STI adora jogar duro. Abuse dos freios (que foram melhorados no modelo 2018) e deixe a tração integral lançar o carro na saída das curvas, pivotando com o pneu traseiro externo.

No final da tarde nossos editores David Zenlea e Kyle Kinard juntaram-se a nós em um 370Z coberto de insetos esmagados, depois de uma jornada de 13 horas na estrada. Eles não pareciam em boa forma, e o carro também não.

MACACÃO EMPRESTADO

Pela manhã considerei dirigir o Z com mais cautela. Vestido com o macacão de Uma Thurman em *Kill Bill*, o 370Z Heritage Edition celebra o 50º aniversário da linhagem Z com um pacote de adesivos e faixas e absolutamente nenhum upgrade de desempenho. E ele é oferecido somente na configuração básica, que não tem o diferencial de deslizamento limitado e os freios enormes das versões mais caras. Ele é mais uma reprise do desajeitado 280ZX do final dos anos 1970 que uma homenagem ao 240Z. Quando o assessor da Nissan procurou um 370Z para nos emprestar, ele encontrou apenas um na frota de imprensa. Somente um. Para todos os EUA. E era este carro.

Ele pode ser negligenciado, mas como o único esportivo de nascença em nossa briga de facas japonesa, ainda que seja pouco equipado, o Z merece algum respeito. Se estivesse em um dos filmes de samurai da era de ouro de Akira Kurosawa, o Z talvez fosse interpretado por um Toshirô Mifune ranzinza, envelhecido, mas ainda poderoso. Decidi começar o dia com ele.

Veja – ou escute – o motor VQ do 370Z. O V6 de 3,7 litros e 336 cv não gira rápido nem é muito sonoro. Na metade do tempo ele soa como se tivesse se formado na Universidade Bovina. Mesmo assim, o Z chega junto. Na perseguição a Zenlea com o STI ao longo de um trecho de asfalto liso, o Nissan ligou seu controle de tração todas as vezes que tentei abusar nas saídas. Seu motor mais progressivo o torna tão rápido quanto o Subaru turbo. Quanto mais eu dirigia o Z, mais eu gostava – embora não tanto quanto Kinard. Aos 28 anos, o mais jovem do trio deveria estar ocupado publicando a tra-

Vestido com o macacão de Uma Thurman em *Kill Bill*, o 370Z celebra os 50 anos da linhagem Z



seira do Type R no Instagram. Mas em vez disso, precisamos arrancá-lo do interior antiquado do 370Z. "Nunca me senti tão envolvido como ao volante do Z", diz um Kinar entusiasmado. "Os pneus traseiros perdem a aderência antes dos dianteiros. É o equilíbrio que eu procuro em todos os meus carros." A familiaridade com o acerto traz bom ritmo. Acelerando o STI nos setores mais rápidos, eu olhava para trás e via o Nissan amarelo preenchendo o retrovisor. Esperava que a idade fosse pesar para ele. Errado.

Mas o destaque do dia é mesmo o Type R. "Este carro destrói todo o papo-furado sobre tração dianteira", diz Kinar. "Ele é o mais firme, o mais limpo, o mais simples e mais fácil de pilotar no contorno das curvas." Zenlea elogiou o câmbio curto e a direção direta: "Aqueles velhas qualidades da Honda mantêm você envolvido mesmo quando não está no limite." Para mim, a conclusão é mais simples. O Type R parece e é mais rápido que seus rivais. Sempre que ele está na frente, ele abre vantagem em relação aos demais facilmente. Na imensidão do Quebec, o poderoso Honda derrama a primeira gota de sangue.

PERPLEXIDADE NA PISTA

O autódromo Saint-Eustache é um circuito ondulado de 1,8 km construído nos anos 1960 e reformado recentemente. Fomos

convidados por Eric Kerub e sua equipe Motorsports in Action, que usa o local para o desenvolvimento de seus dois McLaren 570S GT4 de pista, para acelerar o trio oriental naquele espaço.

A equipe também constroi os carros da Nissan Micra Cup, uma categoria monomarca baseada no nosso Nissan March. Quando a Copa é realizada em Saint-Eustache, é como uma versão sobre rodas de um combate em uma gota d'água. Talvez um dia um novo Villeneuve surja desta briga. Enquanto isso temos Jean-François Dumoulin, um experiente piloto da Fórmula Alantic e vencedor das 24 Horas de Daytona.

Apesar de estar acostumado com carros de corrida, J.F. engatilha um olhar perplexo para o Type R. A chuva da manhã molhou a pista e reduziu a tração, algo que deveria favorecer o STI em relação ao 370Z e o Type R. Mas os tempos de volta de

J.F. estabeleceram o mesmo pódio que o teste na estrada. As voltas do Honda no circuito curto foram quase 3 s mais rápidas que as do Subaru e 5 que as do Nissan.

A consistência de J.F. no Type R é assustadora, mesmo considerando sua vantagem de estar pilotando em casa. Ao longo de três voltas rápidas ele cravou dois tempos idênticos até o milésimo de segundo. Sendo piloto experiente em endurance, ele elogiou o Civic, notando sua vontade de contornar curvas e como os freios ABS eram bem calibrados para a volta no molhado. Mais tarde topei com ele explicando a aparência do carro a alguns membros de sua equipe, mostrando como a tomada de ar no capô direciona o fluxo para os respiros nos para-lamas. (A equipe, formada por caras de meia-idade não estava muito convencida. Um deles acabou me dizendo de forma reservada que o Type R é o carro mais feio que ele já viu).

Pista escorregadia?
Nenhum problema
para o Type R. Nessas
condições, o 370Z
adora andar de lado



A VEZ DO LÍDER

Quando a garoa se foi, deixamos os três carros soltos na pista. O que descobrimos na estrada foi reforçado: o STI subesterça, particularmente nos setores mais travados, onde ele tem a ajuda de seu sistema de tração integral. Mas ele fica melhor à medida em que você o atira nas curvas; o 370Z pede paciência, mas também confia na aderência dos pneus dianteiros. E o Type R apenas detona em todos os setores da pista.

Ele sai do oleoso cotovelo muito mais rápido que os outros dois, acelera mais forte na reta principal, carrega mais velocidade nos esses, e despeja mais potência nas saídas das curvas. Somente na chicane da reta oposta ele perde um pouco de tração – o Z rotaciona com mais vontade no meio das curvas e o STI agarra sua saída mais rapidamente.

O Type R desfila, mesmo quando sai de uma curva escorregadia, alguns quilômetros de velocidade à frente dos rivais





Nas últimas voltas estou colado no para-choques do 370Z com o Type R, mantendo-se por perto para uma disputa dramática. Kinard, no Nissan, está trabalhando duro para ganhar velocidade, apesar dos pneus quentes e dos freios superaquecidos. No Civic, reduzir a diferença é apenas uma questão de esmagar o acelerador. O Z balança sob frenagens fortes, joga para a direita depois escapa em uma pequena derrapada. O pneu dianteiro toca a borda da pista e joga uma nuvem de poeira na grade do Type R. Parece um morde-e-assopra.

O Z conseguiu se manter fiel à sua linhagem, que remete ao nascimento dos esportivos japoneses, mas já está em seu ocaso. Como Tsunetomo observou em seu tempo, a era dos samurais dedicados talvez esteja chegando ao fim.

Se você considerar estes carros como membros de uma irmandade de combate, em vez de combatentes solitários, o Honda leva o brasão de seu clã para o futuro. Nem o 370Z nem o STI conseguem alcançá-lo na rua ou na pista.

Seus sashimons ainda não tocam o chão, mas eles sabem onde está o futuro. Isso para não dizer que os dois lutaram de forma desonrosa. O 370Z, em especial, veio com uma espada enferrujada – sem um Supra ou um RX-9 para forçar seu desenvolvimento, a Nissan investiu em outras áreas. Mesmo assim ele segurou o ritmo dos dois jovens



FOTO MATT TIENNEY

e se garantiria muito bem com um dono habilidoso e alguns upgrades.

Quanto ao STI, guardem o que estou dizendo: quando ele for substituído, certamente por algo mais rápido e mais tecnológico, sentiremos a falta desse carro. Sim, o flat-4 da série EJ é antigo o bastante para ter sido usado por Tsunetomo-san, e o STI está na casa dos 300 cv desde que Ja Rule fazia sucesso, mas ele é um motor que as preparadoras independentes conhecem intimamente. A direção hidráulica conversa com o motorista, bem como o sistema mecânico de tração integral. Até mesmo o interior de plástico faz parte do charme do STI.

Mas é o Type R que lidera a briga agora. Se a indústria japonesa tivesse que escolher um único modelo para brigar com a fúria do Ford Focus RS e com a polivalência do Volkswagen Golf R, a valentia deste Civic é a escolha certa. Ele consegue usar a tecnologia para sobrepor qualquer desvantagem da tração dianteira e mesmo assim não isola o motorista do que está acontecendo. Ele é rápido nas mãos de um amador e se torna uma verdadeira arma nas mãos de um profissional. Uma-jirushi: a bandeira do comandante, significa não apenas um vencedor, mas o líder de um batalhão. O mundo se une para desafiar a linhagem esportiva do Japão. Feio como um pecado, rápido para diabo: o Civic Type R está pronto para defender a honra da Terra do Sol Nascente. »

DADOS DE FÁBRICA

HONDA CIVIC
TYPE RFORD
FOCUS
370ZSUBARU
WRX STI

PREÇOS

PREÇO BÁSICO (EUA) JS\$ 34.775 JS\$ 30.825 JS\$ 36.955

PREÇO TESTADO (EUA) JS\$ 34.775 JS\$ 31.795 JS\$ 39.455

MENSURAS E CAPACIDADES

COMPRIMENTO	4,55 m	4,25 m	4,59 m
LARGURA	1,87 m	1,84 m	1,79 m
ALTURA	1,43 m	1,31 m	1,47 m
ENTRE-EIXOS	2,70 m	2,55 m	2,64 m
INT. DIANTEIRA	1,60 m	1,54 m	1,52 m
INT. TRASEIRA	1,59 m	1,56 m	1,53 m
PESO	1.409 kg	1.501 kg	1.589 kg
PORTA-MALAS	420 litros	192 litros	420 litros
TANQUE DE COMBUSTÍVEL	60 litros	72 litros	60 litros

MOTOR

TIPO	Dant. transversal, 4 cil. 2.0 16V, turbo, gasolina	Dant. longitudinal, V6, 3.6, 24V, gasolina	Dant. longitudinal, 4 cil. 2.5, 16V, turbo, gasolina
POTÊNCIA	310 cv a 6.500rpm	335 cv a 7.000rpm	309 cv a 6.000rpm
TORQUE	40,7 mkgf a 2.500 e 4.500 rpm	46 mkgf a 5.200 rpm	42,1 mkgf a 4.000 rpm
CÂMBIO	Manual, 5 marchas, tração dianteira	Manual, 5 marchas, tração traseira	Manual, 5 marchas, tração integral
RELAÇÃO DE MARCHAS	3,63:1	3,79:1	3,64:1
	2,12:1	2,32:1	2,24:1
	1,53:1	1,62:1	1,52:1
	1,13:1	1,27:1	1,14:1
	1,00:1	1,00:1	0,97:1
	0,91:1	0,79:1	0,76:1
DIFERENCIAL	4,11:1	3,69:1	3,90:1

SUSPENSÃO, FREIOS, RODAS E PNEUS

SUSPENSÃO (D/T)	Ind. McPherson/ Multilink	Ind. braços sobrepostos/ Multilink	Ind. McPherson/ braços sobrepostos
FREIOS (D/T)	Discos ventilados/ discos sólidos	Discos ventilados	Discos ventilados
RODAS E PNEUS (D/T)	245/30 ZR20	225/50 ZR18 245/45 ZR18	245/35 ZR19

C/D RESULTADOS

ACELERAÇÃO

0-50 KM/H	2,2 s	2,0 s	1,5 s
0-100 KM/H	5,1 s	5,3 s	5,1 s
0-160 KM/H	12,2 s	13,0 s	12,8 s
0-225 KM/H	30,3 s	- x -	- x -
0-400 KM/H	13,7 s @ 166,2	13,9 s @ 110	13,5 s @ 165,2
VELOCIDADE MÁXIMA	273 km/h	249 km/h	255 km/h
FRENAGEM, 110-0 KM/H	32,6 m	37,4 m	34,7 m
CONSUMO URBANO	5,8 km/l	4,7 km/l	4,4 km/l
ESTRADA	7,3 km/l	5,8 km/l	5,0 km/l





A Ferrari 812
Superfast é
muito mais que uma
promessa cumprida.

por Jared Gall
fotos Charlie Magee



O número 11 é inevitável quando se trata da Ferrari 812 Superfast, assim batizada por ter 800 cv produzidos por 12 cilindros. Isto é: 800 cv métricos, que são 1,4% mais fracos que o cavalo-força imperial. Nesse sentido a 812 Superfast tem 11 cv a menos, ou apenas 789. Não importa que o padrão pelo qual a potência de um motor é derivada permita um desvio de quase 1% da medida obtida em laboratório. Ou o fato de que a potência

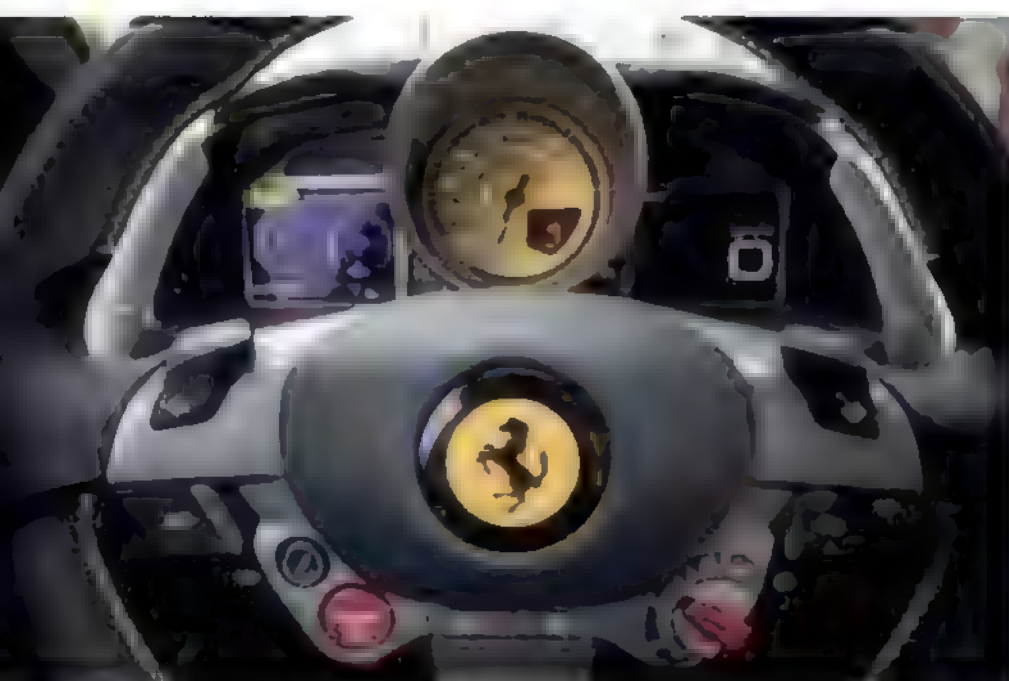
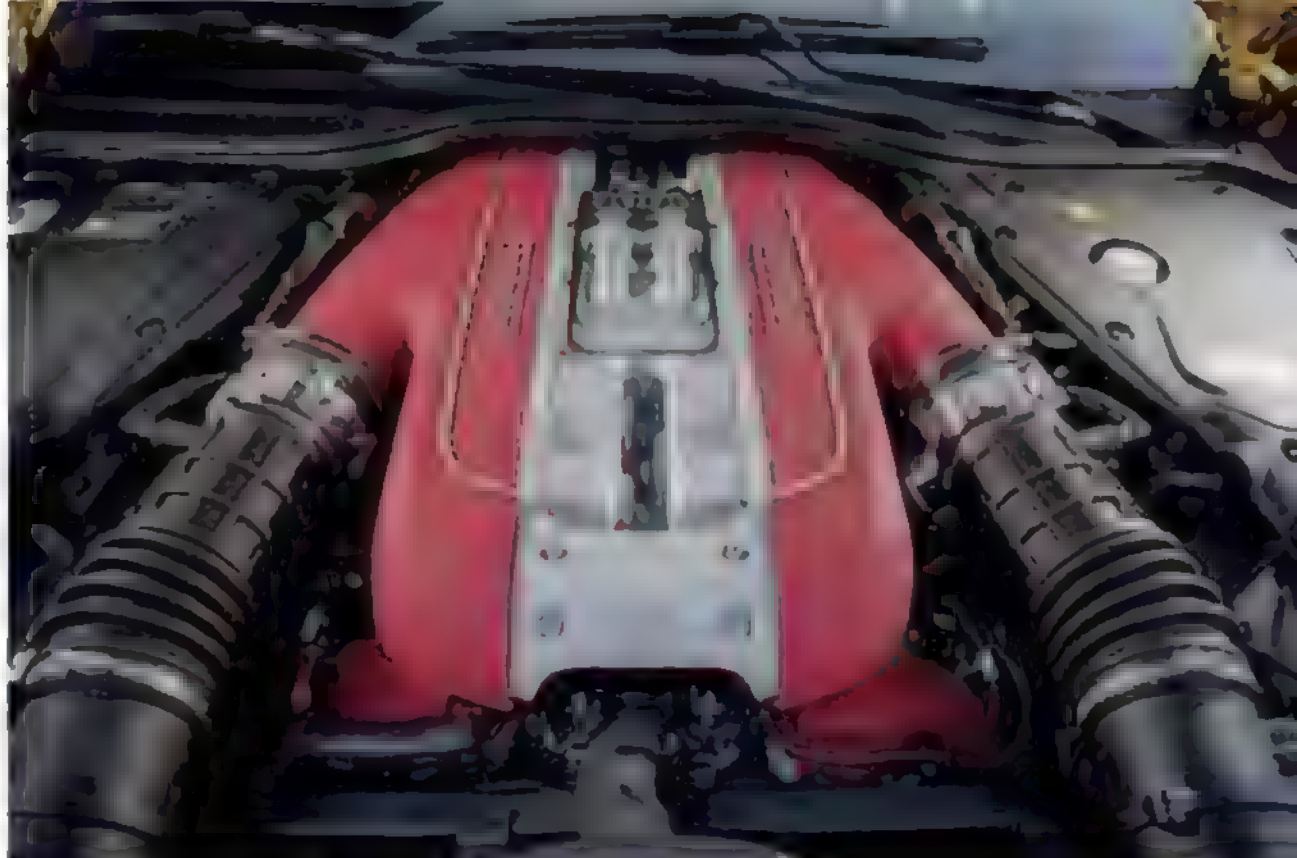
do motor muda em função da temperatura, umidade, pressão barométrica e qualidade do combustível. Ou que nem mesmo Lewis Hamilton seja capaz de dizer a diferença entre 789 e 800 cv em um carro de 1.770 kg. Ainda assim, nossa Ferrari é, tecnicamente, uma 789.12 Superfast.

O problema mesmo é que não há um sinônimo de super que seja 98,6% tão forte quanto essa palavra. Por isso Superfast continua adequado. E a maioria das palavras que podem descrever exatamente a 812 é escrita com asteriscos e outras

formas de censura gráfica. Como a Ferrari FXX K de 1.050 cv, a Superfast é uma vulgaridade com motor V12, uma extravagância carnal de potência e velocidade. Ela acelera como se o pedal estivesse ligado diretamente ao velocímetro. A Física e a entrega de potência são apenas mensageiros. Você esmaga o acelerador e a agulha do velocímetro salta – a qualquer momento e imediatamente. E nas das montanhas do norte da Itália, a 812 se move com a leveza de um wingsuit.

Tudo começa com a estrutura e a suspensão da antecessora da Superfast, a F12berlinetta, quase toda feita de alumínio. A carroceria da 812 é nova e igualmente estampada em alumínio. Do bico à traseira ela tem respiros e dutos para que o ar passe através do carro em vez de passar ao seu redor, mantendo componentes vitais resfriados e os pneus grudados no asfalto.

Duas adoções significativas vindas da versão mais radical da F12, a F12TdF: pneus mais largos na dianteira (275 x 255) e o sistema de esterçamento das rodas traseiras. A maioria dos outros sistemas desse tipo são calibrados para esterçar as rodas traseiras no sentido contrário das rodas dianteiras em baixa velocidade para aumentar sua agilida-



Já que você não pode dar uma espiadinha no V12 a partir do cockpit, a Ferrari oferece um cluster extra para o passageiro. O volante é derivado daquelas peças dos grandes F1, mas com conexão Bluetooth





de. A Ferrari, por outro lado, insiste que os pneus dianteiros mais largos da 812 dá a ela a agilidade necessária em baixa velocidade, e que o sistema de tração integral só está lá para esterçar na mesma direção que os pneus dianteiros para aumentar a estabilidade em alta velocidade.

DOBRAS PARA MIATA

A 812 também emprega o primeiro sistema de direção elétrica da Ferrari. Nas ruas de Maranello, logo ao sair da fábrica, ele pareceu um pouco exagerado na assistência, mas quando a cidade deu lugar a um panorama mais bucólico, a direção provou transmitir a sensação do carro inteiro. Agilidade era algo que já esperávamos, mas a Superfast se mostrou superleve, desprezando completamente seus 1.770 kg e seu V12 na dianteira. Para provar como a 812 é superágil a Ferrari nos levou a estradas nas montanhas que são tão dobradas que seriam mais adequadas a um Miata em vez de algo com 800 cv. As superfícies onduladas sugerem que talvez os operários que fizeram a pavimentação da estrada simplesmente jogaram o asfalto sobre a grama e deram a obra como terminada. Mas a 812 dança e balança como o MX-5 mais furioso da história. A direção é direta e a progressividade do peso passa confiança. Há pouco feedback da superfície da estrada, mas considerando como a direção é boa em outros aspectos, é questão de tempo até que a 812 tenha a melhor caixa do planeta.

Ficamos no carro por uma hora antes de termos a oportunidade de visitar a parte alta do conta-giros, um atraso que nos passou uma falsa sensação de segurança. Abaixo de 5.000 rpm a 12 é, se não dócil, ao menos não maléfica.

Aí levamos o carro de volta ao HQ da Ferrari e nos aventuramos na pista de testes de Fiorano.

A 812 Superfast se move como uma serpente que engoliu algo realmente grande. Nesse caso, um V12 de 799 cv

Com 6,5 litros, o V12 da Superfast é um dos maiores motores a venda hoje. Ele soa enorme até mesmo em termos clássicos – são 396 polegadas cúbicas, a mesma cilindrada de um



[+] Se os V12 que giram a 8.900 rpm fossem comuns, o homem não ouviria música; chassi tão inspirador como o motor [-] Em algum lugar do mundo neste momento, alguém toca com o dedo o escuro da manhã



dos big blocks da Chevrolet. O 396 da 812 compartilha seu bloco com a F12, porém ganhou novos pistões, um novo virabrequim para aumentar o curso, cabeçotes com fluxo otimizado por válvulas maiores e mais. E ainda que chegue a declarados 340 km/h no limite da sétima marcha, com mais de 55 mkg a partir de 2.500 rpm, a 812 não tem problemas em usar seu câmbio de embreagem dupla em todas as marchas e rodar por aí em velocidades típicas de zonas escolares.

Mas à medida em que as rotações aumentam e a trilha sonora inicia uma imitação da Fórmula 1, a potência parece crescer exponencialmente. Ela tem cerca de 600 cv à disposição a 6.000 rpm, 700 a 7.000 rpm e, à medida em que o conta-giros sobe, a sensação crescente de aceleração é estúpida. O motor gira tão além do ponto onde a potência começa a te desorientar que cada troca no limite de giros é quase um alívio. A aceleração de 0 a 100 km/h termina em apenas 2,8 s e o quarto-de-milha passa em 10,8 s.

Você talvez pense que um carro de 800 cv em uma pista que

2018 Ferrari 812 Superfast

PREÇO BÁSICO:
US\$ 345.000 (est)
VEÍCULO: motor diant.,
tração integral, 2 portas
MOTOR: V12, 48V, alum.
POTÊNCIA: 799 cv a
8.500 rpm
TORQUE: 73,2 mkgf a
7.000 rpm
TRANSMISSÃO: auto. 7
marchas, dupla embr.

COMPRIMENTO 4,65 m
ENTRE-EIXOS 2,72 m
LARGURA 1,97 m
ALTURA 1,27 m
PORTA-MALAS: 500 l
PESO: 1.769 kg

0 A 100 KM/H 2,8 s
0 A 160 MPH 8,8 s
1/4 MILHA 10,8 s
VEL. MÁXIMA 340 km/h

CONSUMO
COMBINADO 5,5 km/l
URBANO 5,1 km/l
ESTRADA 6,8 km/l

você não conhece é algo intimidador, mas a 812 é tão controlável e previsível que nos adaptamos facilmente. No fim da segunda volta o controle de estabilidade estava desligado e a 812 andava de lado. Parece que você pode transferir cada quilo do carro para cada uma das rodas traseiras e equilibrar o carro nas curvas, e a entrega linear de potência significa que você pode medir precisamente quantos cvs você precisa para manter qualquer linha ou ângulo de derrapagem.

Ainda bem que os freios são fortes, porque o V12 exige que você mantenha a aceleração cada vez mais adentro das zonas de frenagem para poder ouvir o ronco ficar cada vez mais alto.

Além de feroz, a 812 é confortável, mesmo em rodovias horríveis. Uma cabine espaçosa e uma posição relaxada de guiar fazem muito pela versatilidade do carro, assim como a excelente visibilidade para a frente e para os lados. A traseira alta, contudo, faz com que a visibilidade traseira seja parecida com a de um carro de motor central. E mesmo com uma rodagem balanceada, a suspensão apara as arestas dos solavancos. Ela seria um daily driver, aquele carro de uso diário, perfeitamente sensato. Mas sempre pronta para ficar cada vez mais enfurecida. Sugerimos colocar o volume no 11. »



Range Rover Velar
First Edition P380

O máximo do mínimo

Range Rover chama o
Velar, seu novo SUV, de
minimalista. Fomos ver
de perto. E rir disso.
por João Anacleto



VELAR, DO LATIM VIGILARE, tem como definição o ato de cobrir com um véu. Encobrir sutilmente com uma leveza perceptível, mas sem gerar incômodo, deixando transparecer formas e conteúdo, porém camuflando o principal. Essa foi a definição que levou a Land Rover a usar pela primeira vez o nome Velar em um carro. E não é o das fotos. O Velar pioneiro era, nada mais nada menos, que o protótipo que deu origem à lenda Range Rover, o primeiro SUV dignamente de luxo do planeta, lançado em 1969. Hoje, acredita-se, existam apenas dois dos protótipos feitos antes do lançamento oficial do utilitário rodando por aí. Ah, sim, sobre o nome Velar? Repare no modelo 1969, na página seguinte, como ele despistou bem, e com letras garrafais no capô, o nascimento do Range Rover.

“Em 1967 a intenção não era construir um veículo de luxo. Queríamos desenvolver um Land Rover mais confortável na estrada que combinasse o

conforto do Rover com a capacidade 4x4 da Land Rover de suportar um crescente mercado de lazer”. As palavras de Roger Cathorne, ou se preferir, do Mr. Land Rover – o maior especialista em Land Rover da história, que se aposentou em 2014 depois de 51 anos de serviços prestados – provam que a Land Rover não é muito afeita a cumprir o que promete. E isso me parece ótimo.

MINIMALISTA?

O Range Rover nasceu, sim, como uma síntese do luxo à época. Ainda que os ingleses refutem tal significância. Para o lançamento do Velar a marca insiste no termo minimalista ao definir o desenho e a funcionalidade do seu novo SUV. Eu até entendo que a teoria reducionista de Gerry McGovern, chefe de design da marca, fique clara em uma carroceria lisa, com um ou outro vinco contínuo, e no afunilamento sutil da traseira. Mas olhe bem para o Velar. Dá para chamar esses 4,80 m de comprimento em alumínio e aço de minimalista? Se isso é ser minimalista, me diga então o que é um VW Up. Um átomo?

A persistência em caracterizar as novas formas de maneira incisiva nos levou até a Noruega para conhecer o SUV de maneira mais íntima. O país é o berço de uma criativa e limpa linguagem global de design. Os escandinavos decoram com simplicidade, poucas cores e muita sofisticação os espaços de apartamentos modernos com sacadas gourmet. Já o Velar usa essa pseudo-sobriedade para preencher um hiato de preço, porte e sofisticação, que havia entre os Range Rover Evoque (de R\$ 228.500 a R\$ 292.500) e Sport (de R\$ 392.100 a R\$ 526.200).

Ele chega ao Brasil, em um primeiro momento, em novembro, com quatro versões R-Dynamic, equipadas com motor 3.0 V6 com supercharged, de 380 cv. A opção S por R\$ 383, a SE de R\$ 405.400, a HSE por R\$ 445.500 e a First Edition, das fotos. Reservada a apenas 20 clientes no Brasil (500 no mundo), ela é um atestado de exclusividade que R\$ 513.900 podem pagar. E foi nela que eu embarquei. A partir de março, a marca começa a vender duas versões de entrada, uma com motor 2.0 turbo a

A esquerda: mais uma capacidade maximizada do Velar. Ele suporta sem danos travessias com água a até 65 cm de profundidade.





gasolina, com 250 cv, por R\$ 291 mil, e outra com o 2.0 Ingenium a diesel, de 180 cv, por R\$ 311 mil.

MANGUEIRAS DE QUINTAL

A exemplo do que a Land Rover faz, a Noruega também não consegue confirmar as pretensões humildes da vida real de seus habitantes. Talvez os noruegueses vivam de desafiar a própria natureza. Fora do inverno rigoroso, que dura 7 meses do ano – se você for brasileiro, dura 10 meses –, a exuberância das montanhas escarpadas, salpicadas por cachoeiras e atravessadas por porções de água verde-escura contrasta com o estilo simples que caracteriza as atitudes de criação dos herdeiros vikings. Nisso, a escolha da porção ocidental norueguesa, entre as cidades de Molde e Alesund foi certa. O belo SUV inglês e o cenário fundiram-se.

Além das formas vigorosas, como se ele tivesse músculos sob a carroce-

ria, a versão First Edition do Velar se caracteriza pelas indefectíveis rodas de 22" (no Brasil serão de 21") e por detalhes pintados na cor de cobre no capô e em frisos dos para-choques, que carecem de atenção para serem notados. As maçanetas escamoteáveis também tentam limpar o visual, mas a sua aparição no momento do destravamento das portas torna o SUV ainda mais ornamental. Tal sensação é multiplicada pelo teto que parece flutuar,

pelo capô curvado, faróis dianteiros com tecnologia matrix-laser de luzes finas e nos LEDs da lanterna traseira, largos como mangueiras de quintal.

Se a arquitetura externa impressiona, vale a pena saber o que há ali por baixo. A plataforma é a mesma que estreou no Jaguar F-Pace – aliás, ambos são fabricados na mesma unidade, em Solihull, na Inglaterra – tem 80% da composição feita com alumínio reciclado (incluindo o teto e o capô)

A ORIGEM DE TUDO

Velar foi o nome dado ao protótipo que originou a Range Rover na linha Land Rover (foto). Nascido para atender as famílias que tomavam gosto pelos passeios nos campos bretões, ele foi um marco na história dos SUVs. O nome Velar foi pinçado das letras Land Rover e caiu como uma luva para despistar os curiosos da época. Velar significa esconder, cobrir com um véu, e assim permaneceu entre 1967 e 1969, ano de seu lançamento como Range Rover



Detalhes na cor de cobre e rodas de 21" serão exclusivas da versão First Edition, que desembarca em novembro por R\$ 513.900



**"Pense em algo com
1.884 kg que acelera de
0 a 100 km/h em
apenas 5,7 s? E sem ter
um V8 urrando sob o
capô! Nem nisso ele
minimiza"**





o que além de baixar o peso em aproximadamente 200 kg, se comparada a uma plataforma igual feita com aços convencionais, ainda o coloca como um dos carros que precisa de menos insumos naturais para ser produzido.

A construção também usa adesivos aeroespaciais para juntar as partes da estrutura e aumentar a rigidez torcional do SUV. A suspensão dianteira traz um conjunto com Double wishbone. Já na traseira se vale do Integral-Link, que une quatro braços em um único ponto de apoio. A grande diferença entre ele e o Jaguar,

além do desenho, claro, fica por conta do uso de molas pneumáticas, em vez de metálicas na suspensão. Com uma resposta mais macia em terrenos ruins, ele se distancia da esportividade do F-Pace para garantir a tradição no off-road.

23 ALTO-FALANTES

E se para conceber o carro a marca se esforçou em dissociá-lo de qualquer outro membro do clã Jaguar/Land Rover, por dentro fica claro que as rédeas do futuro da marca estão com o Velar. De cara já percebo uma atmos-

terior abusa de tons claros e horizontalidade. Mas o maior charme é exposta quando você dá a partida e vê três monitores à disposição.

fera, essa sim, minimalista. Volante grande, painel construído para ser o mais horizontal possível e três grandes monitores apagados, como se o carro apenas quisesse lhe transmitir um ambiente pacífico e com a opção de iluminação em 10 cores, do azul real à fúcsia, ou seja, rosa.

Os bancos, que parecem ter saído de uma alfaiataria, expõem mais cuidados tomados com o habitáculo. E tam-





bém uma curiosidade. A designer Amy Frascella, responsável pelos materiais que compõem esse evidente minimalismo interior, é esposa de Massimo Frascella, o diretor de design exterior e se mostrou mais bem sucedida na busca minimalista. Os assentos contam com massageadores e foram projetados para serem os mais finos e leves para otimizar o espaço interno, especialmente atrás. Isso também contribuiu para conseguirem os 673 litros do porta-malas, espaço que poderia abrigar, até, mais dois lugares não fosse a curvatura do vidro traseiro.

Mas na hora em que você pressiona o botão de partida, essa atmosfera dá lugar a um ambiente de tecnologia que me arrancou uma risada. De analógico aqui, só o meu Breitling pequênês. Como se estivesse em uma mini-central da CET consigo comandar tudo sem girar nenhum botão. Nem uma esposa consegue tal façanha. No painel de instrumentos há uma tela feita em TFT de 12" que pode indicar digitalmente velocímetro, conta-giros, pressão dos pneus e roteiro indicado no GPS. No volante você ativa as apresentações por dois seletores totalmente táteis pendurados nos raios.

A central multimídia com inclinação variável fica ao alcance dos olhos

na parte superior do painel, e por ela você comanda as estações de rádio, espelha o seu celular com o carro, a intensidade os 23 alto-falantes Meridian, conexão Bluetooth e até TV em alta resolução. A versão avaliada contava com quatro saídas USB e duas HDMI, que também permitem que você equipe os encostos de cabeça traseiros com monitores opcionais.

Um pouco abaixo, há mais uma central de comando, nesta você controla o ar-condicionado, as massagens nos bancos, pode controlar o que está rolando no seu Spotify ou na

Sistema Touch Pro Duo traz um sistema de multimídia com tela de inclinação variável e abaixo, um central de comandos de bordo

Juke Box com capacidade para 20GB em arquivos. O sistema Terrain Response 2 também é controlado por ali, desde a seleção da tração até a altura da suspensão e configurações de medidas e grafismos. O sistema é tão digitalizado que até a parte central dos botões giratórios têm comandos táteis para regular a temperatura do ar-condicionado, por exemplo. O púnico contato mecânico que tenho é



PRIMEIRA VEZ

COM 100% DE POTÊNCIA

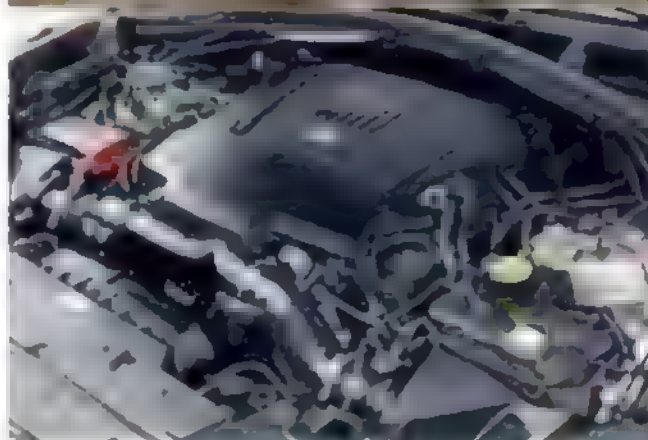
**A suspensão
conta com
bolsas
infláveis no
lugar das
molas, e
ajusta a
altura da
carroceria de
acordo com
o terreno**

com a o botão giratório do câmbio ZF de 8 marchas, uma tradição na marca.

MINIMIZAÇÃO DA RAZÃO

Passada a maximização de interação, voltei a olhar para a frente em direção a Trollstigen (Estrada dos Trolls, em tradução livre), que além de brindar os olhos com paisagens que são como comida quente no estômago, conta com um trecho de onze curvas e inclinação de 9% até chegar ao topo da montanha para desfilar mais de 100 km de exuberância. Aqui o Velar mostrou novamente seu valor. Com o sistema de tração em modo dinâmico, com controles de estabilidade mais permissivos, ele consegue tudo o que um dono de SUV quer: acelerar como um carro.

As relações de direção, câmbio e as respostas do V6 supercharged mudam sensivelmente, mas graças a um sistema de adaptação dinâmica eletrônica, a suspensão e as rodas tentam deixar o SUV o mais neutro pos-



sível, ajustando a carroceria de acordo com o que pneus, rodas e as bolsas infláveis da suspensão comunicam. A tração integral também salva a condução de quem tem mais coragem do que juízo, mas mata um pouco a dinâmica em velocidades mais baixas. Em alta, pode-se ver melhor o seu valor, tracionando com capacidade mecatrônica cada pedaço que encontra de asfalto. Do off-road até essas condições mais extremas, este computador instalado oferece uma amplitude de até 5 cm a menos na altura da carroceria ao chão, e quando a velocidade ultrapassa os 105 km/h ele fica automaticamente 1 cm mais baixo.

Mesmo com 45,9 mkgf disponíveis à plenitude só as 4.500 rpm, ele se desenvolve bem em baixas rotações enquanto serpenteia as curvas da morada dos Trolls. O supercharged ajuda a entregar boa parte da força a partir de 1.500 rpm. A agilidade a bordo é refletida nos números. Pense em algo com 1.884 kg que acelera de 0 a 100 km/h em 5,7s sem ter um V8 urrando sob o capô? Até nisso ele não minimiza.

Com bons ângulos de entrada (25 graus) e saída (26 graus) ele contempla a maximização das capacidade fora-de-estrada que todo Range Rover deve ter. Segundo os engenheiros ingleses, o sistema Terrain Response 2 ofere-

Motor 3.0 V6 supercharged produz 380 cv e sopra ar para gerar 45,9 mkgf de torque. Seu imenso porta-malas tem 673 litros!

ce a mais avançada tecnologia que a marca dispõe tanto para a dinâmica em asfalto quanto no off Road. Lama, pedras, neve e tudo isso misturado em aclives íngremes (incluindo uma pista de esqui desativada no versão) não são páreo para as pretensões dos viajantes que se dispuserem a colocar tanta grana em algo que não seja asfalto. Seria a minimização da razão, e deve ser disso que a Range Rover quer tratar com seus consumidores. Estes inevitavelmente abalroados pela emoção que o Velar desperta, um carro que é, no mínimo, o máximo! :

EM NÚMEROS

PREÇO (ESTIMADO): R\$ 513.900 (First Edition)
MOTOR: Dianteiro, longitudinal, 3.0, V6, 24V, supercharged, gasolina
POTÊNCIA: 380 cv a 6.500 rpm
TORQUE: 45,9 mkgf a 4.500 rpm
TRANSMISSÃO: Automática, 8 marchas, tração integral e 4x4 com reduzida eletrônica
SUSPENSÃO (D/T): Independente/ Integral Link
FREIOS (D/T): Discos ventilados
RODAS E PNEUS (D/T): 265/40 R22 / 265/40 R22
DIMENSÕES: 4,80m (comprimento) / 2,87m (entre-eixos) / 1,66m (altura) / 2,03m (largura)
PESO: 1.884 kg
PORTA-MALAS: 673 litros

• DADOS DE FÁBRICA

ÁLBUM COMPLETO

A Range Rover é a marca mais prestigiada do mundo. Desde 1970, a marca tem sido sinônimo de luxo e tecnologia. A Range Rover é a marca mais prestigiada do mundo. Desde 1970, a marca tem sido sinônimo de luxo e tecnologia.

Range Rover

Range Rover Sport

Range Rover Velar

Range Rover Evoque



Mercedes-Benz GLA

Utilitário de entrada da Mercedes muda pouco, mas quer continuar relevante. _ por Raphael Panaro

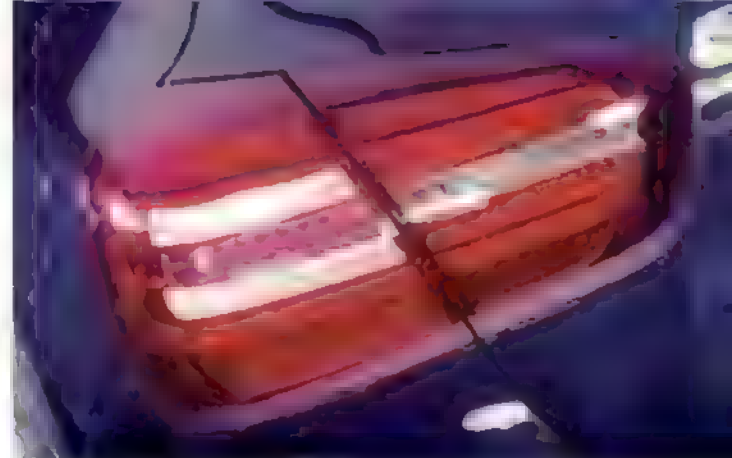
O GLA É UM CARRO importante para a Mercedes-Benz no Brasil. O crossover com pegada de SUV é o 2º modelo mais vendido por aqui – perde para o Classe C. Além disso, tem 33% do segmento de utilitários premium de entrada e representa 1/3 dos mais de 2 mil emplacamentos da marca no País em 2017. A relevância é tanta que a Mercedes atualiza o GLA no Brasil sete meses após a apresentação oficial no Salão de Detroit (EUA) em janeiro. O utilitário, inclusive, tem duas das três versões (GLA 200 e GLA 250) feitas na fábrica brasileira em Iracemápolis (SP). A potente AMG GLA 45 continua a vir importada da Alemanha.

A discreta restilização pega emprestado algumas características de outros carros da fabricante. A nova grade, por exemplo, com aberturas retangulares ao longo das duas barras horizontais são heranças do grandalhão

GLS. O facelift na dianteira é completado pelos para-choques com tomadas de ar maiores e o formato diferente dos faróis. A novidade no perfil é o novo desenho das rodas de 18". Na traseira, destaque para a tecnologia Stardust, presente no Classe E. As lanternas de LED com novo arranjo interno trazem luzes de freios e piscas com controle automático de iluminação. De acordo com a situação, elas brilham totalmente durante o dia, ficam em um nível intermediário ao entardecer e chegam a uma configuração mais branda durante a noite para não incomodar outros motoristas. Além de estéticas, as alterações mexem na aerodinâmica, que baixa o coeficiente de arrasto (Cx) de 0,29 para 0,28.

DECEPCIONA

Andamos na versão intermediária de acabamento do GLA 200, a Advance,



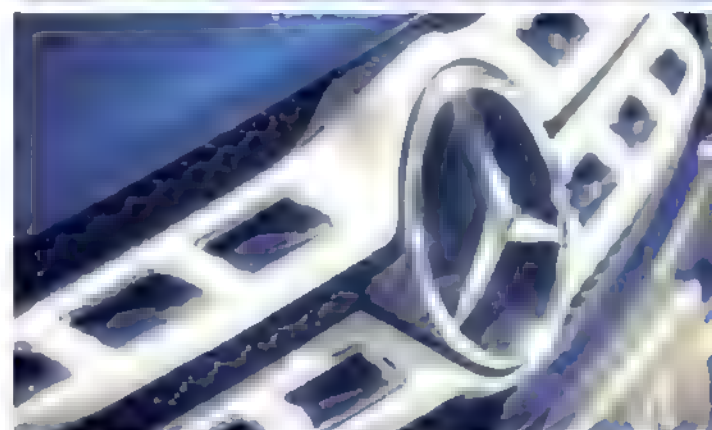
EM NÚMEROS

PREÇO: R\$ 175.900
MOTOR: Diat., transv., 4 cilindros, 1.6, turboflex, 16V
POTÊNCIA: 156 cv (etanol/gasolina) a 5.300 rpm
TORQUE: 24,5 mkgf (etanol/gasolina) a 1.200 rpm
TRANSMISSÃO: Automática, duas embreagens, sete marchas
SUSPENSÃO (D/T): Independente/Multilink
FREIOS (D/T): Disco ventilados/Sólidos
RODAS E PNEUS (D/T): 235/50 R18
DIMENSÕES: 4,41 m (comprimento) / 2,70 m (entre-eixos) / 1,52 m (altura) / 1,80 m (largura)
PESO: 1.435 kg
PORTA-MALAS: 421 litros

*DADOS DE FÁBRICA

Chamada de "off-road", a suspensão do GLA 200 e 250 é 3 cm mais alta que a da versão AMG. A grade do GLS é para dar mais robustez





de R\$ 175.900. Segundo a Mercedes, ela responde por mais de 50% do mix do GLA no Brasil. Todos os GLA 200 são equipados com o conhecido 1.6 turbo de 156 cv, despertado pelo botão de partida. Esse motor decepciona: não provoca emoções ao pisar com mais ênfase no acelerador e deixa a desejar em retomadas. Quer mais força? Opte pelas versões GLA 250 Sport, com o 2.0 turbo de 211 cv (R\$ 232.900) ou o extremo AMG GLA 45, de 381 cv e R\$ 359.900. O torque de 24,5 mkgf logo a 1.200 rpm causa uma boa impressão. O acerto firme da suspensão ajuda nas curvas mais

fechadas e não prejudica tanto no rodar na cidade. Já a transmissão automática de duas embreagens e sete marchas faz um excelente trabalho com trocas rápidas e certeiras. Se por fora o GLA muda pouco, dentro a essência continua. O painel ganha acabamento de alumínio escovado e os bancos esportivos têm novo design, com costuras contrastantes.

Só que o SUV traz falhas para um carro com tamanha etiqueta de preço. O ar-condicionado não é digital e, assim como outros Mercedes, a tela da central multimídia de 8" não é sensível ao to-

que. Resta aos ocupantes controlar o sistema, compatível com Android Auto e Apple Car Play, por um botão giratório no console central.

No quesito segurança o GLA vai bem. Tem sete airbags de série, controle de estabilidade e tração, assistente em active e vetorização de torque.

Vale lembrar que o GLA 200 começa em R\$ 158.900 na configuração Style e vai até R\$ 203.900 na Enduro, aí o carro traz bancos revestidos de couro com opções em preto, marrom, ou na combinação bege com preto, teto solar panorâmico e faróis de neblina. ■

▼

O VELOCÍMETRO MARCA 50 KM/H. Tudo bem, o box de Interlagos não é lugar para acelerar mesmo. Enquanto serpenteio pelo acesso à pista, vejo um BMW M3 e um BMW M2 contornando o “S” do Senna no limite. Os dois esportivos estão em seu habitat, com equilíbrio de sobra para as curvas do autódromo. Eu olho para frente e vejo um capô gigante, quase na mesma altura do topo do guard-rail. Estou a bordo do X5 M, que só vai ser lançado no Brasil no primeiro semestre de 2018. A unidade sob meu comando é uma das poucas que a fábrica trouxe ao País para homologação. Eu vou encarar Interlagos com os 2.350 kg dele ao lado de M2, M3 e M4... Ok, sem pressão.





A reta oposta surge à minha frente, hora de afundar o pé no acelerador. Recebo uma patada e o X5 ganha velocidade igual a um sedã bravo, muito bravo. É algo que eu já esperava do motor V8 4.4 biturbo de 575 cv e mais de 70 mkgf de torque. A geração anterior do SUV já era um monstro de velocidade, agora com 10% a mais de torque e ganho de 4% de potência não seria diferente. E toda essa força aparece já em baixas rotações graças aos turbos de duplo fluxo cruzado. Simplificando, esse recurso permite ao BMW otimizar o enchimento da turbina. Assim aquela demora de alguns carros turbo, chamada de turbo-lag, não acontece. Assim, o X5 acelera de 0 a 100 km/h

em 4,2 s e chega até “somente” 250 km/h. E agradeça por esse somente, preparar este SUV para fazer 300 km/h com segurança seria muito mais caro do que já é.

Tudo muito divertido, mas a curva se aproxima. Aqui é preciso segurar bem o carro e contornar equilibrado. Caso contrário o BMW pode pisar na zebra molhada pela chuva e nós vamos girar igual aos spinners da molecada. Vou com tudo nos freios e percebo que o X5 M não dá aquela mordida inicial. É uma reação linear até demais, pois é preciso segurar o pedal mais tempo para chegar à velocidade ideal de tomada de curva. Mesmo com sistema anti-fadiga, que compensa a pressão no sistema quando o freio é

sobrecarregado, o SUV não está confortável aqui. Porém, que fique claro, era simplesmente uma sensação no pedal.

DEIXAR A MURETA

Naqueles segundos de frenagem também me ocorre outro pensamento. A dianteira do X5 não mergulhou no momento da frenagem, algo que seria normal pela transferência de peso para o eixo da frente. Os méritos aqui são da suspensão a ar que equilibra a carroceria e de um recurso no eixo traseiro que monitora e ajusta tudo para o BMW não perder a compostura. Começo a contornar a curva para esquerda e meu cérebro me alerta: “Isto é um SUV de 2.300 kg! Prepare-se que o bicho vai inclinar para caramba!”. Já no começo da manobra percebo que a história é diferente. O X5 traz a dianteira em direção à tangente sem dramas. Parece que eu estou num grande sedã. Ainda dá para sentir na palma da mão o tamanho deste hipopótamo, mas ele contorna sem jogar o motorista pelo teto solar.

Redes de 20 polegadas e o logotipo. Minha lâmpa traseira diz a dica que estamos diante de um dos mais endiabrados SUVs já feitos pelo homem.



maneira mais eficiente. A força pode ser jogada em 100% para cada um dos eixos se necessário. No modo Sport+ o X5 ainda permite que a traseira escoregue levemente, isso ajuda o SUV a girar sobre o próprio eixo e apontar para a saída curva. Com todos os controles eletrônicos desligados, o M vai fazer drifts (a BMW usa este exato termo no seu comunicado oficial) e fica dependente da habilidade do piloto. O fato de eu estar aqui, agora, vivo e escrevendo este texto, é a prova de que eu NÃO desliguei tudo. Caso contrário, eu levaria o BMW para passear na grama e, quem sabe, beijar uma mureta de Interlagos. O X5 M é hoje uma referência neste segmento de SUV monstro. Que venha o novo Porsche Cayenne, pois a briga vai ser boa. :

Pela tela do sistema multimídia você pode até assistir TV. BMW os esportivos, forjados de couro são itens de série nessa versão do X5

Isso é resultado de uma filosofia da divisão Motorsport. Para os engenheiros de lá todos os carros M tem de sair de fábrica prontos para encarar os 22 km do circuito norte de Nurburgring, e isso vale para o X5 M. Por isso a geometria da suspensão dianteira foi repensada e há novas buchas para que o conjunto trabalhe melhor. A suspensão foi rebaixada em 1 centímetro e o acerto está mais firme ainda. A BMW ainda trabalhou com os fornecedores de pneus para acertar o X5 a cada milímetro quadrado de borracha.

A direção elétrica não é um primor em comunicação. Mas este não é um carro para track days, por mais que a fábrica diga e prove que ele aguenta o tranco de uma pista de corrida. Na saída de curva a tração integral é bem agressiva. Isso porque ela está calibrada para ajudar na retomada da

EM NÚMEROS

PREÇO (ESTIMADO): R\$ 640.000

MOTOR: Dianteiro, V8,

4.4, 32V, biturbo

POTÊNCIA: 575 cv entre 5.000 rpm e 6.500 rpm

TORQUE: 76,5 mkgf entre 2.200 rpm e 5.000 rpm

TRANSMISSÃO: Automática, 8 marchas, duas

embreagens, tração integral

SUSPENSÃO (D/T): Independente/Multilink

FREIOS (D/T): Discos ventilados

RODAS E PNEUS (D/T): 285/40R20 - 325/35R20

DIMENSÕES: 4,91m (comprimento) / 2,94 m (entre-eixos) / 1,69 m (altura) / 1,99 m (largura)

PESO: 2.350kg

PORTA-MALAS: 550l

Lamborghini Huracán Performante

Mais potência + menos peso + aerodinâmica refinada = um novo
 serial killer está à solta nas ruas. — por Csaba Csere

QUALQUER NOÇÃO de que a Lamborghini fabrica outdoors chamativos para cantores de rap ou lutadores de MMA será completamente eliminada pelo novo Huracán Performante. Pense no Performante como a versão GT3 do Huracán, um status que o chefe de pesquisa e desenvolvimento da Lamborghini, Maurizio Reggiani, concedeu ao modelo em quatro áreas de aprimoramento.

Primeiro veio uma redução de 45 kg, graças ao maior uso do composto forjado de fibra de carbono patenteado pela Lamborghini no splitter frontal, na tampa do motor, no para-choques traseiro e no difusor. Também há sistema de escape 10 kg mais leve devido à simplificação dos tubos e uma saída centralizada.

O V10 ganha válvulas de titânio, que abrem mais e por mais tempo para melhorar a respiração do motor, e um filtro de ar menos restritivo. O resultado são 640 cv, 30 a mais que o Huracán básico, produzidos a 8.000 rpm, que é 250 rpm mais cedo que o modelo convencional. A curva de torque também sobe 4,1 mkgf, e isso significa que o motor é mais forte em qualquer ponto.

Para colocar essa força toda no asfalto, o Performante ganhou buchas mais firmes, molas 10% mais rígidas e barras estabilizadoras mais espessas para aumentar em 15% a resistência à rolagem. Os pneus deixam de ser Pirelli P Zero e passam a ser do modelo P Zero Corsa, de uso voltado para a pis-

ta. Você ainda pode escolher os pneus opcionais P Zero Trofeo R, ainda mais aderentes. Por último, o pacote ALA acrescenta downforce e amplifica todas as melhorias do carro.

Não ficamos tristes por avaliar estas mudanças no circuito de Imola, perto do QG da Lamborghini em San'Agata Bolognese. Embora a pista tenha sido reconfigurada desde a morte de Ayrton Senna em 1994, ele ainda é um circuito extremamente rápido e bem adequado a carros potentes.

RONCADOR

Com o Anima (o nome da Lamborghini para seu seletor de modos de condução) ajustado em corsa, o carro entrega máxima downforce e respostas mais rígidas do amortecedor. O modo corsa, ou pista, também aumenta o peso da direção, com uma relação direta e linear, além de permitir trocas de marcha completamente manuais por meio das aletas na coluna de direção.

A experiência foi revigorante, com o motor gritando seu ronco belicoso à medida em que se enchia em direção às 8.500

FOTOS DIVULGAÇÃO



rpm de forma tão rápida que era preciso concentração intensa para olhar para o conta-giros sem balançar.

A aceleração nas marchas mais baixas é tão forte que você sente a pele das bochechas ser puxada para trás. Mas a ação instantânea dos freios de carbono-cerâmica é tranquilizadora, bem como a direção direta e a suspensão robusta.

Em poucas voltas já estávamos vendo o número 275 no velocímetro durante a reta mais longa, e controlando escurregadas nas quatro rodas através das chicane e usando as zebras para endireitar a linha de traçado do carro. Diferentemente de carros de alto desempenho, a natureza tolerante do Performante torna acessível sua força.

DOCILIDADE

Mude o Anima para o modo strada e você pode vagar pela cidade com uma rodagem confortável e direção leve. O câmbio de sete marchas e embreagem dupla

A última coisa que qualquer Lambo precisa é uma personalidade agressiva. Mesmo o Performante ganhou linhas aéreas e velocidade — e ainda assim, se parece com algo espetacular



faz trocas suaves, deixando o motor tranquilo em baixas rotações.

A visibilidade para a frente é excelente, e a fileira de botões e interruptores, digna de um avião de caça, no fim se torna decifrável. Alguns toques exibicionistas como a capa de proteção do interruptor de partida podem ser maneirismos, mas fazem parte do que torna um Lamborghini tão especial.

É impressionante encontrar tal docilidade na rua em um carro que acabou de quebrar o recorde de Nürburgring Nordschleife. A Lamborghini ainda tem aparência chamativa, mas agora ele também vem acompanhado de um refinamento e uma velocidade impressionantes. :

EM NÚMEROS

PREÇO: US\$ 280 000
MOTOR: Central, V10, 5.2, 40V
POTÊNCIA: 639cv a 8.000 rpm
TORQUE: 61,2 mkgf a 6.500 rpm
TRANSMISSÃO: Automática, 7 marchas, dupla embr.
SUSPENSÃO (D/T): Independente
FREIOS (D/T): Discos ventilados
RODAS E PNEUS (D/T): 245/30 R20 / 305/30R20
DIMENSÕES: 4,50 m (comprimento) / 2,62 m (entre-eixos) / 1,16 m (altura) / 2,23 m (largura)
PESO: 1.382 kg
PORTA-MALA: 113 litros



Audi Q5 Ambition

Totalmente novo, ainda que tente o contrário... por João Anacleto

EMBORA TENHA NASCIDO ANTES, o sucesso do Q3 fez com que o Q5 se transformasse em uma espécie de “Q3 tamanho GG”, ainda que isso fosse um tremendo engano. A Audi sempre se esforçou em fazê-lo parecer mais usando grades metalizadas, rodas exclusivas, motores 4 cilindros, motores V6 e versão esportiva S, que nunca evoluiu para uma RS. Nada adiantou, e o Audi Q5 teve a mesma relevância em vendas que eu tenho nas decisões de Angela Merkel.

Apesar do passado inglório, a nova geração traz um pacote que promete ditar as regras do segmento dos SUVs médios premium, onde enfrentará lendas como o novo Volvo XC60 e o líder absoluto Land Rover Discovery Sport. Para seguir essa trajetória, a Audi lançou mão da nova plataforma MLB – que já equipa A4 e A5 – e transformou o Q5 em no SUV que ele sempre mereceu ser.

Por fora, mesmo com substituição radical de plataforma, os designers

da Audi preferiram deixá-lo – advinha como? – ainda mais parecido com um Audi Q3 com alergia a camarão, e isso é bom. Talvez seja esse o caminho do sucesso, já que o Q3 é o SUV mais vendido da marca. O novo Q5 perdeu aquele ar de jipe pesado, e reaparece com formas levemente mais fluidas na carroceria, especialmente nas caixas de rodas, agora bem pronunciadas nas laterais. Olhando a tampa do porta-malas, percebe-se que a Audi manteve a identidade do antecessor, com um vinco profundo na linha bem abaixo das lanternas. Os preços também mudaram. Na versão Attraction, ele sai por R\$ 244.990, na Ambiente o preço é de R\$ 274.990 e na Ambition custa R\$ 292.990.



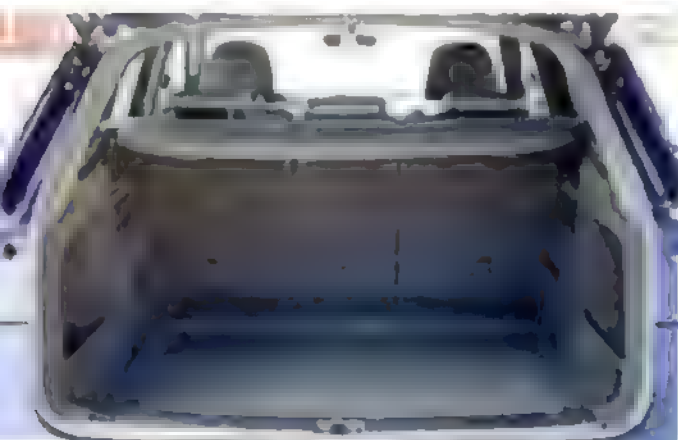
O Q5 não traz mais opções com motor 3.0 V6. Agora sob o capô está o 2.0 TFSI de 252 cv capaz de levá-lo de 0 a 100 km/h em 6,3 s.

MONZA

Além da plataforma que lhe tirou aproximadamente 50 kg de gordurinhas extras, outra novidade do Q5 é não dispor mais de motores com seis cilindros – um V6 3.0 estava disponível na versão Ambition, a mais cara até 2016 – agora só o 2.0 TFSI de 252 cv trabalha sob o capô, acompanhado da nova geração do S-Tronic de dupla embreagem e sete marchas. Este motor traz inovações como a válvula de alívio elétrica do turbocompressor e dois sistemas de injeção eletrônica, direta e indireta que entra em cena quando o regime de aceleração se dá com carga parcial. Isso aumenta a eficiência do conjunto, economizando combustível sem perder rendimento.

Por dentro, o ganho em espaço interno é nítido, mesmo com um entre-eixos apenas 1,3 cm maior. A ancoragem dos bancos também foi refeita e com ajustes elétricos bem amplos, seres humanos de até 2 metros de altura poderão recuperar a sensação de quando tinham 12 anos e se sentavam ao volante do Monza do pai. Mas essa sensação se esvai quando você olha para o painel.

Por ali também chegou o Audi Virtual Cockpit, de série em todas as versões, como você já viu nos modelos A4 e A5. Totalmente configurável, ele permite que você coloque o mapa do GPS entre os instrumentos, fique de olho no computador de bordo, na lista das rádios e músicas preferidas, ou, até, escolha para qual telefone vai ligar. Tudo isso com toques nos botões ao volante, ou pelo comando de voz. Não foi desta vez que o MMI Plus trouxe um monitor sensível ao toque, mas ele está disponível





desde a versão Ambiente e, além das diversas funções de conectividade, como o espelhamento do celular via Android Auto ou AppleCar Play, traz consigo um touchpad integrado que permite que você desenhe as letras para, por exemplo, encontrar os contatos da sua agenda ou escrever o endereço das ruas no GPS.

COMO SEMPRE

Avaliamos a versão Ambition, topo de linha, com belas rodas de 20" e grade com acabamento exclusivo, para chegar à conclusão de que o Q5 é o SUV ideal para quem procura mais emoções do que apenas o status pode dar. Ainda que as tecnologias de conectividade impressionem, o SUV surpreende por como é rápido. Mesmo com 1.720 kg ele consegue disparar de 0 a 100 km/h em apenas 6,3s, e isso é mais rápido do que muito esportivo por aí. A tração Quattro também foi aprimorada, e agora consegue medir a cada 2 décimos de segundo a maneira de mandar a força para cada uma das rodas.

Mas se esse negócio de acelerar não for a sua praia, o Audi também consegue agradar. Por R\$ 12.300 você pode incluir

Ele ganhou pouco em tamanho e estilo por fora. Por dentro o Q5 traz o Audi Virtual Cockpit e o MMI Plus com touchpad na versão Ambiente.

um sistema de condução semi-autônoma, o Active Jam Assist. Ao toque de um botão na chave de seta, ele ativa o controlador de velocidade adaptativo e permite que você regule a distância do carro à frente e conduza o seu caminho lendo as faixas na via através do Active Lane Assist, isso a até 65 km/h pedindo que você toque no volante regularmente como questão de segurança.

No entanto, esta não é a grande virtude do Q5, sobretudo porque a concorrência – leia-se, o Volvo XC60 – já inclui um sistema autônomo semelhante por um preço mais acessível. O Q5 quer ditar as regras no segmento de SUVs médios premium para quem ainda conserva a predileção pelo poder que só o desempenho pode dar. Aliás, como sempre foi...

EM NÚMEROS

PREÇO: R\$ 292.990

MOTOR: dianteiro, transversal, 4 cilindros, 2.0, 16V, turbo, gasolina

POTÊNCIA: 252 cv a 5.000 rpm

TORQUE: 37,7 mkgf a 1.600 rpm

TRANSMISSÃO: Automatizada, 7 marchas, duas embreagens, integral

SUSPENSÃO (D/T): Independente double wishbone/Independente multilink

FREIOS (D/T): Discos ventilados

RODAS E PNEUS (D/T): 235/45 R20

DIMENSÕES: 4,66 m (comprimento) / 2,82 m (entre-eixos) / 1,66 m (altura) / 1,89 m (largura)

PESO: 1.720 kg

PORTA-MALAS: 500 l

TANQUE: 70 l



EVIDÊNCIAS DA VIDA APÓS A MORTE



Livro: *Evidências da vida após a morte*
Número de páginas: 223
Editora: Lafonte

Um dia todos irão para algum lugar.
Mas... para onde?

A primeira pesquisa de experiência de quase morte baseada em testemunho de inúmeras pessoas.

Experiências de quase morte são reais. Pessoas que vivenciam relatam, com frequência, que veem ou ouvem acontecimentos enquanto estão inconscientes, em geral fisicamente distantes de seu corpo. Não existe explicação fisiológica ou psicológica sobre essas experiências que possa justificar isso.

Neste livro, o autor explica relatos de vida pós-morte e nos conduz a um caminho de conhecimento e orientação sobre a experiência das pessoas que sobreviveram e viajaram para outra dimensão.

À venda nas bancas ou livrarias!

Veja outras informações no site: www.escala.com.br

LA PRIMA VEZ

LA PRIMA VEZ

Volvo XC60

Il successo da Montecarlo, premio per la sicurezza,
per l'anti-inquinamento.



VW FUSCA, TOYOTA COROLLA, HONDA CIVIC, Hyundai Tucson. Estes quatro produtos se tornaram sinônimos do logotipo que ornamentam e povoaram boa parte do planeta. E pode-se incluir aí o XC60. Com mais de 1 milhão de unidades vendidas em todo o mundo, ele poliu a imagem da Volvo por onde passou. A marca sueca, que era conhecida pela parca inspiração dos traços retos de seus SUVs e peruas, ditou tendências no segmento. Tanto que outro ícone mundial de vendas, o Honda CR-V, jamais hesitou em transparecer a tentativa de copiar sua silhueta marcante, em especial pela traseira côncava.

No Brasil, o XC60 passou das 20 mil unidades vendidas em pouco mais de 8 anos e encerrou 2016, último ano do seu ciclo de vendas, com 2.144 unidades vendidas. Uma demonstração de fôlego e prestígio, afinal, o cliente da marca – e o potencial cliente – já sabiam que o carro das fotos chegaria por aqui no 2º semestre de 2017. Dispo-

nível em três versões, todas equipadas com o motor 2.0 E-Drive de 254 cv, tem preços fixados a partir de R\$ 239.950 na versão Momentum, R\$ 259.950 como a Inscription das fotos e R\$ 269.950 na R-Design, com acabamento e acessórios voltados à esportividade.

E se você é uma dessas pessoas que esperou pelo novo XC60, parabéns. Raramente você terá outra decisão tão acertada. Exagero? Coisa nenhuma.

TRONO DA SUÉCIA

O novo SUV traz nos novos traços uma espécie de resiliência, que só os nórdicos têm, de enfrentar o desafio do tamanho que é. Afinal, ele não poderá ser menos do que sempre foi. As luzes de LEDs compondo o já famoso martelo de Thor caracterizam um pouco esse traço, como no XC90, o irmão maior. A dianteira mudou completamente sem deixar de se parecer com o bom e velho antecessor, o logotipo em vez de trazer uma seta para cima em sua borda





EM NÚMEROS

PREÇO: R\$ 259.950

MOTOR: Dianteiro, longitudinal, 4 cilindros, 2.0, 16V, turbo

POTÊNCIA: 254 cv/5.500 rpm

TORQUE: 35,7 mkgf entre 1.500 rpm e 4.800 rpm

TRANSMISSÃO: Automática, 8 marchas, tração integral

SUSPENSÃO (D/T): Independente/ integral-link

FREIOS (D/T): Discos ventilados

RODAS E PNEUS (D/T): 255/45 R20

DIMENSÕES: 4,69 m (comprimento) / 2,86 m (entre-eixos) / 1,66 m (altura) / 1,90 m (largura)

PESO: 1.926 kg

PORTA-MALAS: 505 l

TANQUE: 71 l

*DADOS DE FÁBRICA

apenas acompanha sutilmente o corte diagonal que compõe seu espectro. A linha de cintura ganhou sobriedade enquanto a característica terceira janela inclinada está mais progressiva.

Sob a pele, há uma nova plataforma, a SPA (Scalable Product Architecture) que estreou no XC90 e foi reduzida para abrigar a alma do XC60. Modular, ela pode ser esticada e alargada de acordo com o produto em questão, seja ele SUV, sedã ou perua. Só conserva a distância do centro da roda até a caixa de direção. Segundo a marca, a SPA se notabiliza também por permitir desenhos com proporções bem inventivas e mais espaço interno.

Na versão Inscription, ele vem com rodas de 20" de série e pode ter o interior e o volante com acabamento de couro bege claro.

Assim, o XC60 ficou com o entre-eixos 7 cm maior que o antecessor, 4 cm mais comprido e 1 cm mais largo. As suspensões também mudaram. A McPherson dianteira foi substituída por um conjunto Double-wishbone, e os multibraços traseiros deram lugar ao sistema integral-Link, com quatro braços interligados em um ponto de apoio. É uma espécie de eixo de torção 2.0.

Lá dentro há mais do talento escandinavo na arte de desenhar. Você não vai encontrar em outro SUV deste preço o mesmo refinamento estético. Tudo é pensado para o bem-estar, e consegue colocar quem dirige, nessa atmosfera. Os bancos são anatômicos e têm linhas tão belas que poderiam estar no trono da Suécia. Seu painel mistura certo minimalismo, com linhas horizontais, e

belas curvas. Nesta versão ele é entre-meado por uma faixa de madeira polida, artigo típico de casas de campo suecas, que se estende até a cobertura do porta-objetos no console central e é capaz de transmitir um refinamento que seria difícil de sentir em metais mais nobres.

O volante vem em cor clara quando o acabamento é na cor bege clara. Se você optar pelo revestimento em couro terracota, marrom ou preto, a peça vem como acabamento mais escuro. Há metal na alavanca de abertura das portas, nas belas saídas de ar verticais e nos poucos botões que você tem para tocar. Poucos porque há uma central multimídia prática e inventiva olhando para você. O Sensus Connect é do tamanho de um tablet dos grandes, com 9" – um pouco menor que o painel de instrumentos, com tela de TPT de 12,3" – e recoberto por material antirreflexo, permite você acessar o tudo o que há no seu celular (Via Android Auto ou Apple CarPlay), comandar o GPS e todas as configurações do carro, das lâmpadas aos sistemas autônomos de condução.

AUTONOMIA

Falando em condução, neste Volvo tudo começa ao girar um botão, um detalhe bem refinado, no console central. A direção leve e o excitante torque de 35,7 mkgf, fazem com que você flane de maneira veloz sobre o asfalto, mesmo



com seus 1.926 kg de peso. O câmbio ZF de oito marchas trabalha com valentia e astúcia, contudo senti falta de borboletas atrás do volante para as trocas de marcha, um detalhe para a Volvo, uma pontinha de dor para um Viciado em Carro. As suspensões bem acertadas sofrem pouco em pisos castigados, mesmo com as belas rodas de 20", o que causa um misto de prazer e estranheza. Você fica pensando "como pode ser tão macio com rodas tão grandes?"

Com tração integral o XC60 também pode se aventurar no fora-de-estrada. A potência, majoritariamente tracionada pelas rodas da frente, pode ser deslocada em 90% para as rodas traseiras, caso seja necessário. Mas não rodamos nessa situação. Seria como ir jogar rúgbi de smoking. E apesar de todas as qualidades que ele oferece, a Volvo quer mesmo é que você não se arrisque em deliciosas peripécias ao volante.

O SUV traz a versão atualizada do City Safety, que permite dirigir a velocidade de até 130 km/h de maneira autô-



noma. Ele enxerga as faixas de rodagem, o ponto cego, o risco de colisão lateral e faz frenagens em modo emergencial. E é bem fácil de usar. Em três toques nos botões, o XC60 já está andando sozinho, fazendo curvas e freando de acordo com a distância do carro à frente que você sugere. Além disso ele enxerga carros vindo na direção contrária e faz correções no volante, além de frear caso o risco de colisão seja eminente.

Só incomoda um pouco ter de tocar no volante de tempos em tempos para mostrar que você não desmaiou, mas

este é o primeiro passo para uma tecnologia revolucionária. Segundo a Volvo, ela não vai aprimorar este sistema para o nível 3, como fez a Audi com o A8. A próxima geração dos carros suecos poderá chegar no nível 4, ou seja, autônoma, mas com comunicação entre os veículos e vias mais observância do motorista. Até 2020, a Volvo quer eliminar mortes por acidentes em seus carros. E talvez seja essa a máxima que renderá o sucesso para mais uma década. Já que nesta aqui, com este XC60, ele parece garantido. =

Central multimídia é fácil, intuitiva e concentra todas as funções do carro. Do manual do proprietário as funções de direção autônoma



JAC T40

O SUV chegou para enfrentar o frio na China e chegou aqui no Brasil por R\$ 139,9 mil, por 120 mil com o pacote

O ANO ERA 2011 e a JAC chegava com estardalhaço ao mercado brasileiro. Uma rede de quase 50 concessionárias abriu as portas ao mesmo tempo. Elas ofereciam o J3 como primeiro produto. A novidade criou uma discussão de preços, pois o hatch chinês, mesmo pagando os impostos de importação, conseguia entregar mais equipamentos que os rivais nacionais. “Invasão chinesa” era um termo muito usado. Os números de vendas da JAC eram promissores. Aí, numa canetada, o governo brasileiro aumentou para 35% o IPI para carros importados. Lá se foi boa parte da viabilidade da JAC e outras marcas importadoras. Os passos seguintes, cheios de negociações e interesses de bastidores, levaram a adoção de cotas de importação livres da alíquota para as marcas que tinham fábrica no Brasil. Nesse mesmo período a JAC tentava viabilizar sua fábrica nacional para montar o SUV que você vê nas fotos, o T40.

O SUV exibe a nova identidade visual da marca chinesa com destaque ao renovado logotipo

A fábrica virou uma novela que ainda não teve fim. Enquanto esse imbróglio se arrastava, os desenhistas de um estúdio contratado em Turim, na Itália, começaram a trabalhar no A30, codinome do futuro SUV de entrada da JAC no Brasil. No fim de 2011 os primeiros desenhos estavam prontos e em 2012 o modelo definitivo em argila era aprovado. Mas a fábrica no Brasil não tinha saído do papel. O que fazer? O T40, então, virou o primeiro carro refugiado da história. Foi acolhido na China com outro nome: S2. Só agora, em 2017, o modelo que nasceu para ser brasileiro desembarca aqui como importado.

O T40 quer abocanhar uma fatia de consumidores que está ficando órfã de utilitários esportivos com preço mais, digamos, camarada. O Ford EcoSport, por exemplo, subiu para a casa de R\$ 70 mil. E as novidades da Jeep, Honda, Peugeot, Renault e Nissan já nasceram lá para cima. Algumas versões passam facilmente de R\$ 100 mil. Nesse andar de baixo sobram opções com maquiagem off-road, e é aí que a JAC quer conquistar as pessoas. A tática já é conhecida. O T40

tem uma lista de equipamentos e tamanho que os concorrentes não conseguem chegar perto nessa faixa de preço. Pode fazer a pesquisa. Itens como câmeras e sistema multimídia estão num pacote barato de opcionais: R\$ 2 mil.

CHACOALHA

Ok, o T40 tem design interessante, bom espaço interno, lista de equipamentos recheada e tempo de garantia que serve para tranquilizar o comprador. Mas como ele é ao volante? O motor 1.5 quatro-cilindros flex já é nosso conhecido, ele equipa o sedã J5. São 127 cv de potência e torque de 15,7 kgfm, quando abastecido com etanol. Em baixas rotações parece que o T40 não acorda, é preciso reduzir para conseguir embalo. O câmbio manual tem engates que não comprometem a experiência. A marca promete para o ano que vem a chegada de um câmbio automá-





tico CVT. Já a suspensão não consegue anular o piso como se espera. Ela mantém o JAC na trajetória, mas chacoalha mais do que o ideal.

Portanto, não é nenhuma enxurrada de emoções acelerar este SUV, nem pro bem nem pro mal. O acabamento interno mostrou uma boa evolução. As linhas mais contidas e as

Ao acelerar, o T40 não vai te passar emoção. Nem para o bem, nem para o mal.

peças bem encaixadas mostram empenho da JAC em entregar uma sensação maior de robustez. O espaço interno e lista de equipamentos são quase impossíveis de encontrar nessa faixa de preço – para carros o km, claro. A JAC vai ter um longo caminho para consolidar a marca e derrubar os estigmas que os carros chineses carregam. Ai sim o T40 vai ser, cada vez mais, o primeiro SUV que o brasileiro vai aspirar ter na garagem. =

EM NÚMEROS

PREÇO: R\$58.990

MOTOR: Dianteiro, transversal, 4 cilindros, 1.5, flex, 16V

POTÊNCIA: 127 cv(etanol) a 6.000rpm

TORQUE: 15,7mkgf(etanol) a 4.000rpm

TRANSMISSÃO: Manual, 5 marchas

SUSPENSÃO (D/T): Independente/ Eixo de torção

FREIOS (D/T): Disco ventilado/ Disco sólido

RODAS E PNEUS (D/T): 205/55 R16

DIMENSÕES: 4,14 m (comprimento) / 2,50 m (entre-eixos) / 1,57 m (altura) / 1,75 m (largura)

PESO: 1.155 kg

PORTA-MALAS: 450 litros

TANQUE: 42 litros

• DADOS DE FÁBRICA





Peugeot 2008

Agora com mais uma opção de 6 marchas. Mais potência e economia por 10,5 km/l.

PRIMEIRO, A BOA NOTÍCIA: a Peugeot substitui a caixa automática de quatro marchas pela de seis no 208 e no 2008. E nisso, o fabricante de origem francesa seguiu os mesmos passos de sua parceira de Grupo (o PSA), a Citroën que há dois meses aposentou a transmissão de quatro marchas no C3 e no Aircross. 6, na aritmética do consumo e do conforto de rodagem, é melhor que 4.

A notícia que não foi bem recebida é que a melhor versão do 2008, a Griffe 1.6 THP, com motor turbo de 173 cv de origem BMW, continuará sendo oferecida apenas com a caixa manual de seis marchas. Para quem gosta de dirigir, é uma excelente opção, mas para o comprador desse tipo de veículo, pisar na embreagem é um incômodo. Assim, a caixa sem embreagem ficou restrita às versões com motor EC5 1.6 aspirado, menos potente (118 cv com etanol) e com menor valor de torque (16,1 mkgf).

MÉDIAS

Cruzamento de perua com SUV – ou, se preferir, crossover –, o 2008 agrada pelo bom acabamento, pelo porte compacto, oferta de equipamentos e também pelo desenho no limite do ousado. Mas nem tanto pela disposição do motor. A versão que avaliamos, a Griffe com todos os opcionais, pesa 1.248 kg e isso significa que cada cavalo do EC5 tem de dar conta de 10,5 kg, equivalente à relação peso-potência do Nissan Kicks. E isso tende a piorar com o carro com ocupação completa e mais a bagagem de férias.

O câmbio com conversor de torque fornecido pela Aisin não contribui para deixar o 2008 mais esperto, mas, a exemplo da aplicação nos modelos Citroën, foi calibrado para proporcionar melhores índices de consumo. A Peugeot fala em médias com etanol de 7,5 km/l na cidade e de 9,2 km/l na

estrada (e de respectivos 10,7 km/l e 13 km/l com gasolina). Não levamos o carro para a pista de teste, mas durante nossa convivência urbana, rodando vazio e abastecido com etanol, as médias mostradas no computador de bordo não chegaram a 7 km/l.

As relações de marcha são um pouco mais curtas que a fórmula adotada pela Citroën no C3 (equipado com pneus com perfil mais baixo que o do 2008), mas seguem o mesmo princípio de quinta longa (0,93:1) e sexta funcionando como sobremarcha (0,73:1) para favorecer o consumo na estrada. E como nos Citroën, a caixa tem os modos normal, eco e sport, além de trocas sequenciais pela alavanca.

EM NÚMEROS

PREÇO: R\$ 94.900

MOTOR: Dianteiro, transversal, 4 cilindros, 1.6, flex, 16V

POTÊNCIA: 114 cv (etanol/gasolina) a 5.500 rpm

TORQUE: 15,5 mkgf (etanol/gasolina) a 4.000 rpm

TRANSMISSÃO: Automática, CVT

SUSPENSÃO (D/T): Independente/ Eixo de torção

FREIOS (D/T): Disco/Tambor

RODAS E PNEUS (D/T): 205/55 R17

DIMENSÕES: 4,29 m (comprimento) / 2,61 m (entre-eixos) / 1,59 m (altura) / 1,76 m (largura)

PESO: 1.142 kg

PORTA-MALAS: 432 litros

TANQUE: 41 litros



ERGONOMIE

A atmosfera do 2008 é agradável. E se torna melhor com o amplo teto panorâmico de 0,60 m² de área, de série na versão Griffe, um carro de R\$ 85.190. Outra virtude, cada vez mais valorizada nos automóveis, é a central multimídia chamada de i-Cockpit, com conexão para celular e tela flutuante sensível ao toque de boa resolução.

Demorou, mas os franceses acabaram aprendendo com os alemães o sentido da palavra ergonomia e isso se reflete no

Bom acabamento, central multimídia eficiente e conforto a bordo. E, o principal: câmbio automático de 4 marchas no lugar do de 4

2008 – os comandos estão onde devem estar e a posição ao volante, embora alta, é confortável. Um carro com muitas qualidades, afinal. E que passa a ser apoiado por um programa que promete a recompra do carro usado com até 85% do valor da tabela Fipe na troca por um novo – atitude para tentar derrubar a crença de que um Peugeot acaba sendo mico. »



FOTON BIVUEGATÃO

NAS BANCAS!



Nissan Kicks S 1.6 manual

Um chute no traseiro dos preços *descabidos*.

por João Anacleto

NÃO DEVO SER o único que me incomodo em ver um SUV compacto com preços iniciais em R\$ 85 mil. Apesar do porte superior ao de veículos compactos, o aço não está tão caro assim para um carro com a mesma plataforma de outro custar 40% a mais. E quando você entra em um desses SUVs de entrada se depara com... Nada, ou quase nada! Daqueles equipamentos da propaganda na TV, só a carroceria continua igualzinha.

Pois bem, se for para fazer isso, que baixem o preço. E parece que tem gente na Nissan que pensa igual a mim. Sim, o Kicks S com câmbio manual é um chute no traseiro dos preços descabidos. A versão de entrada com câmbio manual sai por R\$ 70.500

e este é um preço mais do que justo para um SUV de entrada.

MANUAL 5 MARCHAS

A nova versão economiza em bastante coisa, mas mantém a honestidade. Por fora você não encontrará os faróis de neblina, nem as belas rodas de liga-leve dos Kicks SV e SL, e sim calotas cobrindo rodas de aço de 16". Também não há opção de se pintar o teto com alguma cor diferente, nem há sensor de estacionamento nos para-choques. Mas, quer saber? À primeira vista esse empobrecimento não desagrada tanto.

E lá dentro a história também pode ser contada sem muitas reclamações. Com uma diferença de R\$

24.400 frente ao Kicks SL com câmbio CVT. Os bancos continuam extremamente confortáveis e, à exceção de alguns botões, o volante em si continua o mesmo. O acabamento mantém os plásticos nas portas, com um pequeno acréscimo de tecido, e os materiais usados para compor o painel não merecem desagravo.

Já o painel de instrumentos se difere das outras versões, ele não conta com aquele cluster de TPT da SV e SL, mas sim com uma peça mais simples com conta-giros analógico e cluster digital entre os instrumentos. A central multimídia também não está por aqui, em vez dela há um rádio com

EM NÚMEROS

PREÇO BÁSICO: R\$ 70.500

MOTOR: Dianteiro, longitudinal, 4 cilindros, 1.6, 16V, flex

POTÊNCIA: 114 cv a 6.000 rpm

TORQUE: 15,5 mkgf a 4.000 rpm

TRANSMISSÃO: Manual, 5 marchas, tração integral

SUSPENSÃO (D/T): Independente/eixo de torção

FREIOS (D/T): Discos ventilados/tambores

RODAS E PNEUS (D/T): 205/60 R16

DIMENSÕES: 4,29 m (comprimento) / 2,61 m (entre-eixos) / 1,59 m (altura) / 1,76 m (largura)

PESO: 1.109 kg

PORTA-MALAS: 432 litros

TANQUE: 41 litros

• DADOS DE FÁBRICA





FOTOS DIVULGAÇÃO

MP3 Player e Bluetooth, nem as câmeras 360 graus, obviamente.

O Kicks S mantém o 1.6 16V de 114 cv sob o capô e mostra, entre outras coisas, a valentia desse conjunto quando aliado a um câmbio mecânico de 5 marchas, sem a tranquilidade excessiva do CVT. Os bons engates da transmissão e a suavidade do motor mantém o Kicks entre os SUVs

compactos mais equilibrados à venda. Como opcional ele traz, por R\$ 1.200, controle de tração e estabilidade, além do assistente de partida em rampa. Por R\$ 79.800 você coloca o câmbio CVT, rodas de liga-leve aro 16" e os faróis de neblina. Mas sem a central multimídia, ele se junta aos outros SUVs que cobram muito para oferecer menos do que deveria. =



BOX - COLEÇÃO *os imortais*

Uma coleção
sobre os clássicos
do mundo
automobilístico.



Nas livrarias ou acesse
www.escala.com.br

EDITORA
escala

VW Saveiro Pepper

Entrando na linha, picape compacta vai levar a pimenta, mas tem preço salgado — por Raphael Panaro

NO PROGRAMA CULINÁRIO Masterchef não tem enrolação. A apresentação do prato pode ser estupenda, mas, no final, o sabor sempre fala mais alto. Se a inédita Volkswagen Saveiro Pepper fosse uma participante do *reality show* gastronômico, ela seria eliminada rapidamente. O conceito até chama a atenção. No entanto, falta bastante “tômpero”.

O aspecto da picape é interessante. Algumas partes pintadas em vermelho, como um filete da grade e capa dos retrovisores. Uma faixa preta, semelhante à da linha Cross, com inscrição Pepper, se situa na tampa da caçamba (580 litros) e liga uma lanterna à outra. E para

fechar o look esportivo as rodas de liga leve de 16” são diamantadas, e a pimenta e o nome alusivo à versão aparecem nos para-malas dianteiros. Por dentro, mais clichê. A coifa do câmbio e freio de mão, costuras do volante e molduras das saídas de ar recebem o manjado vermelho.

A aparência apimentada logo é desmascarada quando você prova. A VW tinha no cardápio o astuto motor 1.6 MSI, de 120 cv. Só que ele continua restrito às versões Cross. A picape usa o 1.6 MPI, de máximos 104 cv com alimentação líquida de etanol. O motor é honesto, principalmente quanto ao consumo que não vai fazer seu bolso arder. Na estra-

da, com gasolina, dá para registrar médias acima dos 13 km/l e na cidade, dos 10 km/l. O torque de 15,6 mkgf aparece logo a 2.500 rpm. Isso faz com que o comportamento da picape compacta em baixas e médias rotações seja bom. Porém, falta o algo a mais. Fica devendo nas retomadas em velocidades mais altas. E, claro, em emoção.

Quem dá a liga mesmo é a transmissão manual de cinco marchas. Como todos os VW de câmbio mecânico, a caixa tem engates precisos, macios e curtos, além de ter as relações bem escalonadas.

Se por um lado falta pimenta, por outro a VW salga o preço. O valor é de restaurante três estrelas Michelin. São R\$ 71.090 pela versão com Cabine Dupla. São R\$ 4 mil extras em comparação à versão a Highline em que se baseia. :

Além da Saveiro, a linha Pepper também está no Up e no Fox. A versão Cabine Estendida da picape custa impressionantes R\$ 67.810



FOTOS DIVULGAÇÃO



EM NÚMEROS

PREÇO: R\$ 71.090
MOTOR: Dianteiro, transversal, 4 cilindros, 1.6, 16V
POTÊNCIA: 104 cv a 5.250 rpm
TORQUE: 15,6 mkgf a 2.500 rpm
TRANSMISSÃO: Manual, 5 marchas
SUSPENSÃO (D/T): McPherson / eixo de torção
FREIOS (D/T): Discos ventilados/Discos sólidos
RODAS E PNEUS (D/T): 205/60 R15
DIMENSÕES: 4,47 m (comprimento) / 2,75 m (entre-eixos) / 1,56 m (altura) / 1,71 m (largura)
PESO: 1.117 kg
CAÇAMBA: 580 litros
TANQUE: 55 litros

CAR AND DRIVER

CAR AND DRIVER é uma publicação mensal da Editora e Distribuidora Edipress Ltda. ISSN 1982-2545. A publicação não se responsabiliza por conceitos emitidos em artigos assinados ou por qualquer conteúdo publicitário e comercial, sendo esse último de inteira responsabilidade dos anunciantes.

www.caranddriver.com.br - Ano 10 - Edição 117

Ethel Santaella
DIRETORA EDITORIAL

Denise Gianoglio
COORDENADORA EDITORIAL

PUBLICIDADE
GRANDES, MÉDIAS E PEQUENAS AGÊNCIAS E DIRETOS

DIRETORA DE PUBLICIDADE: Rosana Diniz
GERENTE DE NEGÓCIOS: Mariana Galvão e Guenda Galeazzi
PROJETOS ESPECIAIS: Guilherme Monteiro

REPRESENTANTES Interior de São Paulo: L&M Editoração, Luciene Dias - Paraná: YouNeed, Paulo Roberto Cardoso - Rio de Janeiro: Marca XXI, Carla Torres, Marta Pimentel - Santa Catarina: Artur Tavares - Regional Brasília: Solução Publicidade, Beth Araújo.

www.midiakit.escala.com.br

COMUNICAÇÃO, MARKETING E CIRCULAÇÃO
GERENTE: Paulo Sapata

IMPRENSA: comunicacao@escala.com.br

REALIZAÇÃO:



DIREÇÃO EDITORIAL: Luiz Guerrero (Diretor de Redação) e Lucas Litvay (Editor Executivo)
EQUIPE DE CONTEÚDO: João Anacleto, Raphael Panarq, Pablo Gonzalez, Marcelo Moura, Carlos Cereijo, João Kleber Amaral, Bruno Guerreiro e Leo Contesini

VENDAS DE REVISTAS E LIVROS AVULSOS (+55) 11 3855-2142 - atendimento@escala.com.br

ATACADO DE REVISTAS E LIVROS (+55) 11 3855 2147 - adm.atacado@escala.com.br

Av. Profª Ida Kolb, 551, Casa Verde, CEP 02518-000, São Paulo-SP, Brasil Tel: (+55) 11 3855-2100

Fax: (+55) 11 3857-9643 Caixa Postal 16.381, CEP 02515-970, São Paulo-SP, Brasil

FILIADA À



IMPRESSÃO E ACABAMENTO



Oceano
Indústria Gráfica Ltda.
Nós temos uma ótima
impressão do futuro

RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Esta revista foi impressa na Gráfica Oceano, com emissão zero de fumaça, tratamento de todos os resíduos químicos e reciclagem de todos os materiais não químicos.

Distribuída pela D'nop S/A - Distribuidora Nacional de Publicações, Rua Dr. Kenkichi Shimomoto, nº 1678, CEP 06045-390 - São Paulo - SP. Setembro/2017

HEARST magazines international

PRODUTIVO: Duncan Edwards
SENIOR VICE PRES. CRO AND GENERAL MANAGER: Simon Horne
SENIOR VICE PRES. DIRECTOR OF LICENSING: Gautam Ranji
SENIOR VICE PRES. INTL. PUBLISHING DIRECTOR: Jeannette Chang

SENIOR VICE PRES. / EDITORIAL DIRECTOR: Kim SLCAR Badden
CREATIVE DIRECTOR: Peter Yates
EXECUTIVE EDITOR: Tony Gervino
SENIOR INTL. EDITORIAL EDITOR: Luis Veronesi

DIRETO COM A REDAÇÃO

Av. Profª Ida Kolb, 551 Casa Verde
CEP 02518-000 - São Paulo - SP
(+55) 11 3855-2205
caranddriver@escala.com.br

PARA VOCÊ ANUNCIAR

anunciar@escala.com.br

- SÃO PAULO: (+55) 11 3855-2179
- SP (CAMPINAS): (+55) 19 98132-6565
- SP (RIBEIRÃO PRETO): (+55) 16 3667-1800
- RJ: (+55) 212224-0095
- PR: (+55) 41 3026-1175
- RS: (+55) 51 3249-9368
- SC: (+55) 47 3041-3323
- BRASÍLIA: (+55) 61 3226-2218

Tráfego: (+55) 11 3855-1914
material.publicidade@escala.com.br

ASSINE NOSSAS REVISTAS

(+55) 11 3855-2117
www.assine.escala.com.br

EDIÇÕES ANTERIORES

Adquira as edições anteriores
de qualquer revista ou
publicação da Escala
(+55) 11 3855-1000
atendimento@escala.com.br
(sujeito à disponibilidade de estoque)

ATENDIMENTO AO LEITOR

De seg. a sex., das 9h às 18h.
(+55) 11 3855-1009
Fax: (+55) 11 3857-9643
atendimento@escala.com.br

LOJA ESCALA

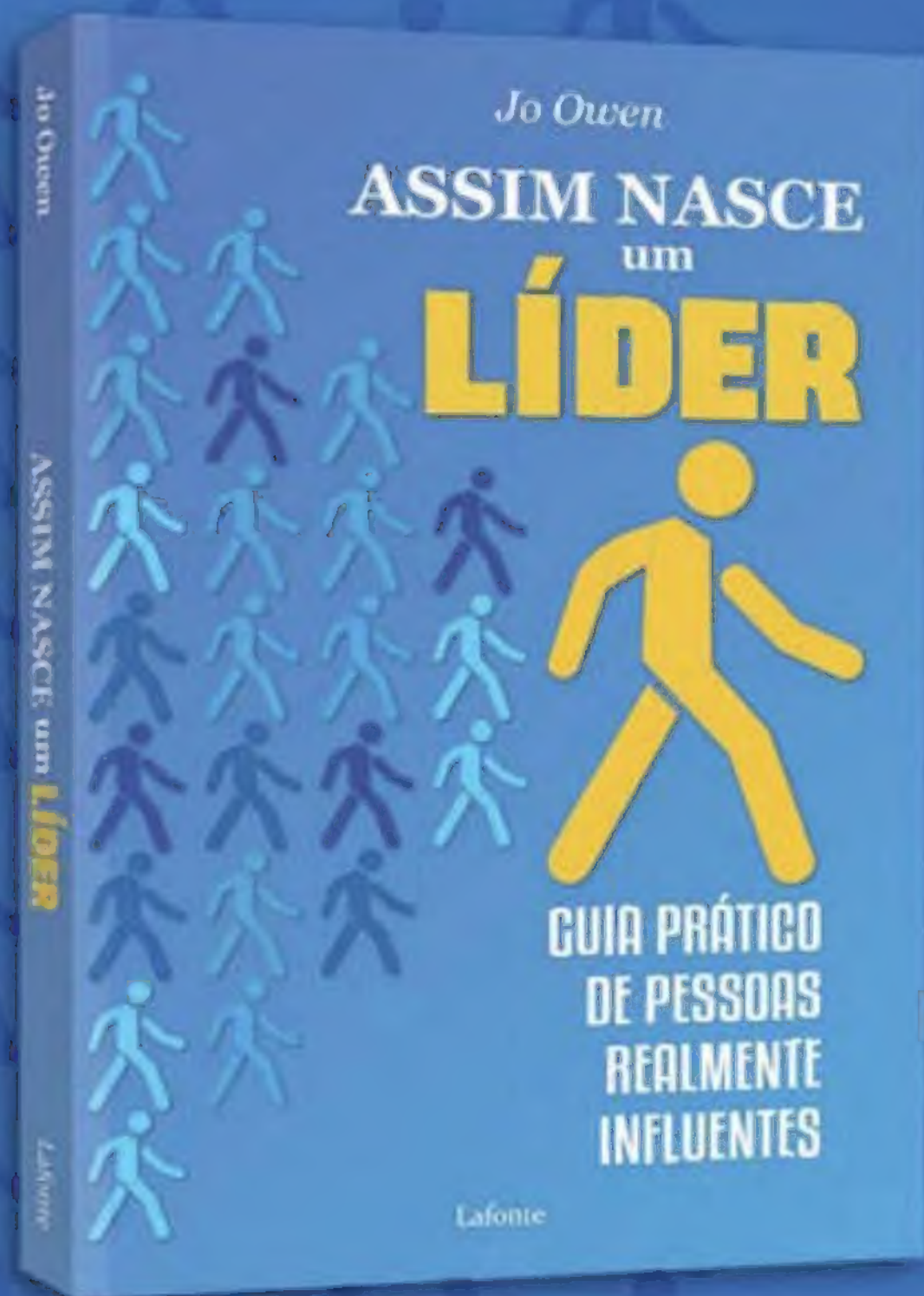
Confira as nossas ofertas e
promoções de livros e revistas
www.escala.com.br

60 anos depois

Em 2 de setembro de 1957, saía da linha de produção de São Bernardo do Campo o primeiro veículo fabricado pela VW no Brasil – a Kombi. A data é simbólica, pois a velha senhora já vinha sendo produzida desde março naquele local. O fato é que 60 anos depois foi apresentada, durante o concurso de elegância de Pebble Beach, nos EUA, a sucessora da Kombi, a LD. Buzz, que, de conceito, foi anunciada como realidade. Elétrica e conectada, a Kombi dos novos tempos começa a ser produzida em 2018.



DESCUBRA O PODER DA INFLUÊNCIA E TRANSFORME SUA VIDA!



Este livro reúne mais de 60 habilidades e princípios que as pessoas influentes exercitam e é indispensável para profissionais de todas as áreas que desejam transformar definitivamente sua vida e sua carreira.

NAS BANCAS E LIVRARIAS!

Ou acesse www.escala.com.br

 /escalaoficial

Lafonte

PEUGEOT TOTAL CARE.
UM SERVIÇO TÃO SUPERIOR
QUANTO O DESIGN,
A TECNOLOGIA E A SENSÇÃO
DE DIRIGIR UM PEUGEOT.

**E NÃO SOMOS NÓS
QUE ESTAMOS FALANDO:**

"8 ANOS COM A MARCA, 6 CARROS
DIFERENTES, 3 CIDADES DIVERSAS E MUITO
SATISFEITO COM O PÓS-VENDA."

Eduardo S. Pinheiro



A Peugeot garante a melhor experiência, seja dirigindo os nossos carros ou no atendimento oferecido em nossas concessionárias. **Nós oferecemos um programa de serviços constituído na transparência e total confiança na relação com os clientes, como nenhuma outra marca no mercado. Acesse peugeot.com.br/totalcare**

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL



Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

PEUGEOT TOTAL CARE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT